JACOPO VIRGILIO

STORIA

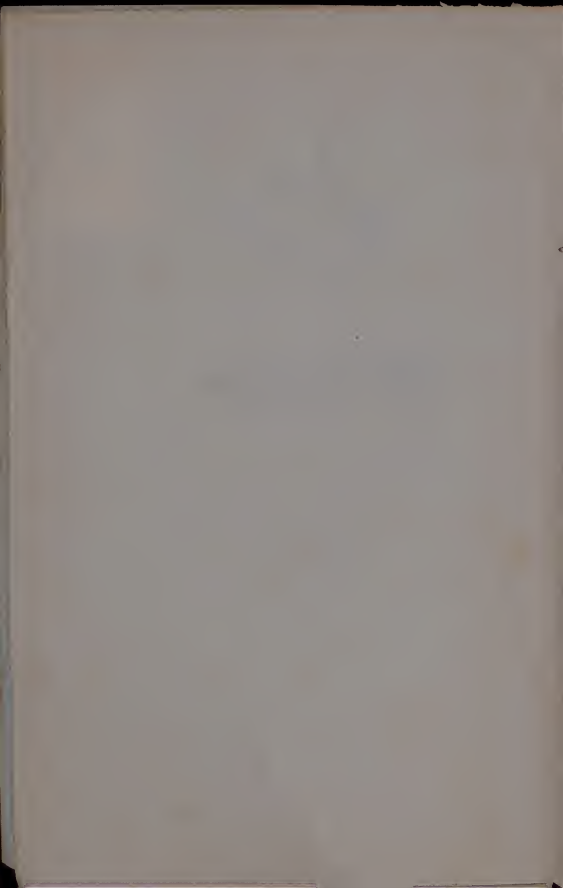
DEI

COMMERCIO

Origini — Antichità — Medio evo
Epoca moderna
Periodo della Rivoluzione e napoleonico
Epoca contemporanea
Navigazione commerciale — Navigazione a vapore
Emigrazione e Colonie

SECONDA TIRATURA

TORINO
UNIONE TIPOGRAFICO-EDITRICE
28 — Corso Raffaello — 28
1904

STORIA DEL COMMERCIO

JACOPO VIRGILIO

STORIA
DEL
COMMERCIO

Origini — Antichità — Medio evo
Epoca moderna
Periodo della Rivoluzione e napoleonico
Epoca contemporanea
Navigazione commerciale — Navigazione a vapore
Emigrazione e Colonie

SECONDA TIRATURA

TORINO
UNIONE TIPOGRAFICO-EDITRICE
28 — Corso Raffaello — 28
1904

JACOPO VIRGILIO

CENNI

SU

JACOPO VIRGILIO

L'avvocato Jacopo Virgilio — del quale presentiamo al pubblico italiano, in seconda edizione, la « Storia del Commercio » da lui dettata per il Supplemento alla sesta edizione dell' « Enciclopedia italiana » (1) — nacque a Chiavari il 18 agosto 1834 di Agostino Virgilio, consigliere della Corte d'appello, ed Emilia Cerruti. Fatti gli studî delle scuole secondarie nel Collegio delle Scuole Pie a Savona, dove ebbe a compagni e coetanei Anton Giulio Barrili, Paolo Boselli, Saredo, Sbarbaro, Bacigalupo, Gaspare Buffa ed altri chiarissimi, si laureò in legge alla Università di Genova nel 1857. Nominato sostituto procuratore del Re a Forlì, ben presto però abbandonò la toga per attendere con più agio agli studî economici, da lui prediletti, ed ai quali consacrò tutta la sua vita operosa. Nominato nel 1860 professore di economia politica nell'Istituto tecnico di Genova — insegnamento, cui diede opera sì intelligente da conseguire nel 1869 il premio conferito dal Governo ai migliori professori degli Istituti tecnici — e nel 1870 eletto professore di Diritto marittimo della Scuola superiore navale di quella città, le cure dell'insegnamento non gli tolsero di prestare l'opera sua apprezzata nell'adempimento d'importanti incarichi, quale quello di relatore della Commissione reale per il riordinamento dei servizî marittimi (1870), di relatore al Congresso delle Camere di commercio in Napoli sui bisogni della marina mercantile, di membro della Commissione sugli Istituti di previdenza sull'emigrazione, ecc.

(1) A questo lavoro, nella parte riguardante l'Epoca contemporanea, furono fatte, a cura dell'avv. Ludovico Eusebio, le aggiunte e modificazioni richieste dallo sviluppo e dagli eventi commerciali di questi ultimi anni.

Quintino Sella, che aveva per JACOPO VIRGILIO molta stima e affetto cordialissimo, lo chiamò nel 1870 a far parte della Giunta permanente di finanza, dove ebbe a compagni i suoi amici, onorevoli Boselli e Luzzatti, e dove la valente sua cooperazione fu così apprezzata che nel 1871 il Sella gli proponeva la nomina di direttore generale delle Gabelle, che il VIRGILIO non volle accettare, malgrado le più vive insistenze dell'insigne statista, per non abbandonare nè i suoi studî prediletti nè la sua Genova.

Eletto, nel 1877, a far parte del Consiglio comunale di Genova, tenne con grandissimo zelo l'ufficio di assessore per la pubblica istruzione, e per parecchi anni nei Consigli elettivi della città portò sempre la sua calda ed eloquente parola in ogni quistione che interessasse il benessere cittadino.

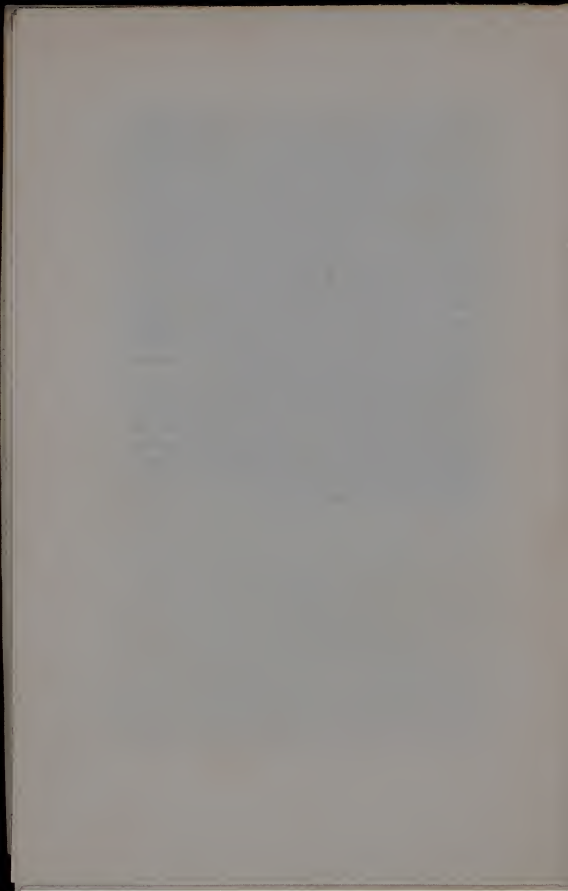
Nominato, infine, direttore della Regia Scuola Superiore di Commercio di Genova, diede a quel cospicuo Istituto un così vigoroso impulso e tale incremento da farne, in poco tempo, uno dei primarî del Regno. E certo lo avrebbe portato alle maggiori altezze se la morte non fosse venuta a troncare, il 23 febbraio 1891, una così nobile ed utile vita.

L'operosità veramente straordinaria di JACOPO VIRGILIO si svolse in ogni campo. La Società di Letture e Conversazioni scientifiche di Genova deve a lui la propria esistenza; così pure il Circolo Filologico e Stenografico di quella città, il Comitato Ligure per l'educazione del popolo; ed anche ad altre numerose Associazioni genovesi portò il fecondo ed utile contributo della sua potente e laboriosa iniziativa. E non ultimo titolo di lode fu per lui l'aver ideata e promossa l'Esposizione Italo-Americana per il Centenario Colombiano.

Il giornalismo italiano ha pure diritto di vantarsi dell'opera infaticabile di JACOPO VIRGILIO. Egli fondò e diresse in Genova varî giornali, tra cui *La Borsa* (cinque annate), *Il Giornale degli operai* (tre annate), *Il Gazzettino del Circolo Filologico*, *Il Commercio di Genova* da lui per lungo tempo ammirabilmente diretto.

Il VIRGILIO fece sotto il proprio nome e sotto lo pseudonimo di *Alberto Libri* varie pubblicazioni giuridiche, economiche e letterarie molto pregiate, di cui citiamo le principali: *Delle supreme necessità della Sardegna* (Torino 1857, operetta assai lodata dal Manno) — *Elementi di Diritto commerciale* (Torino 1860) — *Principî di*

economia politica (Genova 1867) — *Delle Emigrazioni transatlantiche degli Italiani* (Genova 1868) — *Il Commercio indo-europeo e la marina mercantile* (Genova 1869, premiato con medaglia di argento all'Esposizione marittima di Napoli) — *La morale economica* (Genova 1868) — *Dei Tribunali di commercio in Italia* (Genova 1868) — *Lo Stato e le ferrovie* (per incarico del ministro Spaventa) (Milano 1875) — *Credito navale* (per incarico del ministro Castagnola) (Roma 1871) — *Le tasse marittime* (1879). Pubblicò inoltre parecchi opuscoli, fra cui: *Del Commercio marittimo e della costruzione delle navi — Sulla navigazione a vapore e dei mezzi per estenderla — Di alcune utili riforme in materia di lettere di cambio — Utili effetti della vendita forzata dei beni rustici dei Comuni — I Comizî agrarî e l'istruzione popolare — Prontuario dei doveri e dei diritti del capitano marittimo — Dei vantaggi dell'emigrazione — Linee di navigazione tra l'Italia e la Plata, riforme ed utili applicazioni* (note di viaggio).

Sotto lo pseudonimo di *Alberto Libri* il VIRGILIO pubblicò inoltre varî lavori letterarî, fra cui *La Nurra, ricordi sardi* (Genova 1877) — *Lettere Egiziane* (Genova 1870) — *Bozzetti Liguri* (San Remo 1877). Pubblicò pure un romanzo, *Cano*, che è forse più storia che romanzo, al nobile intento di far conoscere i bisogni dell'isola di Sardegna, ed un volume di buone lettere descrittive dell'Egitto, da lui visitato in occasione dell'apertura del canale di Suez.

STORIA DEL COMMERCIO

CAPO PRIMO

Origini e forme primitive del commercio.

Le società primitive appena riuscirono a dare un qualche svolgimento alle loro rozze produzioni sentirono la necessità dello scambio dei prodotti, scambio che assunse da prima la forma della mutualità di servizi fra i più vicini e che si estese poi anche a popolazioni più lontane.

Lo scambio silenzioso praticato a guisa di rappresentazione mimica si verificò nelle antiche, come lo si riscontrò anche recentemente, nelle moderne barbare popolazioni. I primi scambi furono spesso accompagnati da atti di mala fede e di rapina; ma non si tardò a riconoscere, come tutte le popolazioni avessero un comune interesse a rispettare l'altrui proprietà ed a facilitare la permutazione dei prodotti. In seguito individui più abili ed intraprendenti acquistarono a tempo opportuno e custodirono i prodotti da altrui ricercati, effettuandone alla migliore occasione lo scambio individualmente, o collettivamente valendosi delle carovane, quando si dovevano superare distanze e pericoli. Così gradatamente il fatto dello scambio, uscito dalla

forma della mutualità, andò integrandosi nella difficile arte dei commerci, la quale si svolge nelle popolazioni in ragione dello sviluppo delle loro civiltà, e dei progressi dell'arte dei trasporti, che con quella dei traffici è strettamente connessa.

Eseguito da prima direttamente dalle persone, il trasporto venne in seguito compiuto per mezzo dell'animale addestrato, col carro, colla zattera, colla piroga, colla nave, solcando da principio laghi e fiumi ed in appresso affrontando i pericoli del mare. La scelta di località più adatte per tenervi a periodi fissi un comune mercato facilitò gli scambi, i quali ricevettero vivo impulso, quando alla *permutazione* si sostituì la *compra* e *vendita,* introducendo lo strumento moneta, mezzo d'acquisto, di liberazione, e di misura d'ogni cosa valutabile. Nella scelta della materia atta a servire di moneta, dopo aver preferito or l'uno or l'altro prodotto, le popolazioni più civili finirono con dare la palma all'oro ed all'argento, perchè di poco volume, di molto valore, omogenei, proporzionalmente divisibili, pressochè inalterabili e di valore poco variabile.

Le contrattazioni non si sarebbero potuto sempre conchiudere a pronti contanti, quando non fosse intervenuto il credito; *reale* da prima, *personale* in seguito, e cioè quando si potè valutare il grado di solvibilità del debitore. L'atto di credito richiedeva titoli che ne facessero fede; titoli che imperfettissimi da prima, andarono in seguito sempre maggiormente perfezionandosi, nello intento di meglio soddisfare ai bisogni del commercio.

Se l'atto di scambio è proprio di qualsiasi

popolazione primitiva, non così il commercio considerato qual ramo di attività nazionale, che accenna di già a ragguardevole sviluppo di civiltà e del quale soltanto può occuparsi la storia. Sotto questo rispetto, è pressochè impossibile precisare qual popolo esercitasse pel primo rilevanti commerci; indubbiamente però dovette esser quello, presso cui agricoltura e manifattura ebbero maggior svolgimento.

Capo Secondo

Il commercio nell'antichità.

§ 1. Il commercio presso i popoli asiatici.

I fatti commerciali più antichi dei quali si occupò la storia riguardano l'Asia ed in particolar modo la Cina, l'India, l'Arabia e il regno di Babilonia.

1. *Cina.* — La civiltà cinese era già grande quindici secoli prima della fondazione di Roma, e mentre l'Europa era ancora in piena barbarie. I Cinesi da tempi remotissimi esercitarono la coltura del riso, del cotone, dello zucchero, del tè, del gelso, del limone, dell'arancio, della canfora, del rabarbaro e di un numero grandissimo di altre piante utili; trovarono l'arte di raccogliere la seta, di filarla, tesserla, tingerla; trattarono piombo, rame, ferro, zinco, stagno e le più importanti leghe metalliche; conobbero l'uso del carbon fossile, del petrolio, la manipolazione del sale, la fabbricazione di porcellane, di carta d'ogni maniera, di tessuti di ogni specie, di saponi, vernici, lacche, inchiostri, polvere da sparo; adoperarono prima d'ogni altra popolazione la stampa con caratteri fissi, la bussola, riducendo

ad arti perfette la concimazione, la piscicoltura, la silvicoltura e la floricoltura. Quando Marco Polo visitò la Cina, vi trovò organato il servizio postale, e quello per i soccorsi in caso d'incendio; vi notò l'uso del biglietto di banca, della carta monetata e di una specie di biglietto di banca (1).

Un popolo che da tempi antichissimi ebbe un tale sviluppo di civiltà economica, dovette esercitare larghi commerci, giovandosi dei grandiosi canali costrutti per l'irrigazione e la navigazione, e dei porti ove riparavano le *giunche,* che mantenevano le relazioni commerciali marittime con la Corea, il Giappone, il Tonchino, la Cocincina, colle isole della Malesia, della Polinesia e con le coste della Birmania e dell'India.

2. *India.* — E l'India appunto può contendere alla Cina il primato nei vetustissimi commerci. Nessun paese del mondo venne così riccamente dotato dalla natura quanto l'India, che possiede i terreni più fertili, i climi più svariati, le vegetazioni più floride, le contrade più pittoresche e ridenti. I grandi fiumi, gli innumerevoli golfi e le isole di questa vasta regione, vi agevolarono la navigazione ed il commercio marittimo. L'India aveva inoltre una specie di monopolio naturale di un cospicuo numero di prodotti che mancavano alle popolazioni occidentali, quali ad esempio le spezierie, le materie tintorie, le pietre preziose, i tessuti serici e di cotone, i lavori d'avorio, di madreperla e di legni odorosi e preziosi.

Le popolazioni indiane, organizzate col sistema delle caste, credevano tratti dalle braccia di Brahma i *vaisias,* casta che comprendeva gli

(1) Vedi: Cattaneo, *La Cina antica e moderna.*

artefici ed i mercanti. Ma gli Indiani non si occuparono mai gran fatto dei traffici, lasciando che questi venissero piuttosto esercitati dagli stranieri. La famosa Tapobrana, che pare fosse l'isola di Ceylan, era il punto cui si volgevano i commerci occidentali, che qui si rannodavano a quelli di Arabia, Persia ed Egitto. La penisola di Malacca e l'isola di Sumatra giovavano allo stesso scopo per i commerci con la Cina. I commerci terrestri fra la Cina e l'India avevano luogo attraverso il Tibet, il Bothan, il Nepale, ma sopratutto per la Battriana. Da quest'ultima regione, le carovane mantenevano le relazioni commerciali fra la Cina e l'occidente, e fra questo e l'India. Baltri, la moderna Balk del Kanato di Bukkara, era il centro, dal quale si irradiavano i traffichi fra l'India, la Cina e le regioni occidentali. I fiumi Oxus ed Iassarte, che anticamente sboccavano nel Caspio, facilitavano tali comunicazioni. I Sogdiani e gli Sciti erano gli intermediari per i trasporti fra l'Asia centrale e la Cina, che si effettuavano a dorso di camelli, e la torre di pietra o torre di Salomone, nella valle di Belour, segna tuttora la località ove da tempi antichissimi tali carovane si solevano smistare e riordinare.

3. *Arabia.* — Il commercio marittimo dell'India, del Golfo Persico e del Mar Rosso si compieva da tempi remotissimi dagli Arabi, popolo di razza semitica, che in grazia alle condizioni speciali del territorio potè respingere ogni invasione straniera. L'Arabo nell'interno era pastore o conduttore di carovane; alla costa, navigante, mercatante, pirata. I traffici terrestri si riannodavano in Arabia ai marittimi, per mezzo delle carovane.

Petra era al nord il punto ove convergevano le carovane, da dove si indirizzavano alla Palestina, alla Fenicia, alla Siria e all'Egitto; Gerra, Regma, Adana, Eilath, Eziongaber, Iambia erano gli scali marittimi più importanti, nei quali gli Arabi svolgevano i traffici con la Babilonia, l'India ed i porti africani. Edomiti, o Idumei, Madianiti, Nabatei, Sabei, erano le principali tribù intermediarie, per mare e per terra, dei commerci fra l'oriente e l'occidente, e sebbene il loro territorio fosse poco adatto alla coltura, abbondava di bestiame e principalmente di pecore, camelli e cavalli; produceva spezierie, gomma, mirra, cassia, incenso, profumi svariati, pietre preziose, seta, pelli e diverse qualità di pregiata frutta. L'arcipelago delle Bahreim concesse per vari secoli agli Arabi una specie di monopolio delle più belle perle, e molto tempo prima d'Ippalo essi solevano giovarsi, nelle loro navigazioni, dei monsoni.

4. *Babilonia.* — La Mesopotamia, l'Assiria, l'Armenia, la Persia e sopratutto la Babilonia (Sennar o Caldea) sono le grandi regioni nelle quali da tempi remoti si svolse il più ricco traffico del mondo. Babilonia, collocata in opportuna località per i traffichi che dall'India, pel Golfo Persico e per l'Eufrate ed il Tigri, volgevano all'occidente, li vide agevolati da possenti monarchi, quali Nino, Semiramide, Sardanapalo, Nabucodonosor, i quali, con argini, canali, porti, strade ed altre grandiose opere, procurarono di favorirli. La Bibbia dice Babilonia città di mercanti, ma in essa fiorivano pure le industrie dei tessuti, di lana e di seta, delle armi e di altri svariati prodotti, ottenuti coll'acciaio indiano. I Babilonesi erano molto noti per la lavorazione delle pietre

preziose, per la preparazione dei profumi ed in generale per gli oggetti di lusso. Dopo la conquista di Ciro (538 a. C.) Babilonia cominciò a decadere; parve un momento rinascere a nuova vita, quando Alessandro aveva divisato farla capitale del suo impero d'Asia; precipitò dopo la fondazione di Seleucia (322 a. C.) che ne ereditò la prosperità commerciale.

§ 2. Il commercio dei popoli mediterranei.

1. *Egizi.* — Gli Egiziani sono, fra i popoli del Mediterraneo, quelli che vantano una storia più antica. L'organismo sociale di questo popolo, ordinato a caste, e molti altri fatti lasciano supporre che gli Egiziani provenissero originariamente dall'India, con la quale da tempi remoti ebbero relazioni commerciali. Meroe da prima, Menfi e Tebe in seguito furono i centri dai quali si irradiò la civiltà ed il commercio dell'Egitto. Meroe ebbe traffichi con l'Etiopia, con l'Africa settentrionale, con l'Arabia e con l'India. Si può dire che le odierne carovane seguono in gran parte le medesime direzioni, trasferendo le stesse merci, e cioè: polvere d'oro, ebano, avorio, penne di struzzo, balsamo, gomma e schiavi.

Il Nilo, il suolo ed il clima, fanno dell'Egitto un paese agricolo per eccellenza. Le copiose produzioni del suo territorio rendevano necessarie comunicazioni interne, oltre a quelle che offriva il gran fiume ed i suoi numerosi canali. Fra le sei caste del popolo egiziano eravi quella degli artigiani, dei commercianti e dei navigatori, sebbene sino ai tempi di Psammetico e Neco non avesse comunicazioni marittime colle popolazioni del Mediterraneo e lasciasse quella del Mar Rosso agli Arabi. Più tardi i Fenici riuscirono ad otte-

nere speciali favori, ed in Menfi eravi l'alloggiamento dei Tiri. Naucrati fu porto ove approdavano Cartaginesi e Tiri, mentre le carovane mantenevano i commerci coll'interno dell'Africa, con la Cirenaica ed i porti del Mar Rosso. Le collezioni di antichità che si hanno nei Musei dimostrano come gli Egiziani avessero raggiunto una ragguardevole perfezione nella tessitura, nella preparazione del papiro tratto dal biblo, nelle manipolazioni dei metalli — valendosi pur essi dell'acciaio indiano — nella lavorazione di gemme e pietre dure, nella imbalsamazione, nella estrazione dalle cave di enormi monoliti, con i quali costrussero giganteschi edifizi.

Quest'ultimo fatto rende legittima la supposizione che gli Egizi dovessero avere strumenti ed arnesi ben temperati e meccanismi abbastanza ingegnosi e potenti. Aperto col porto di Naucrati l'Egitto al commercio straniero, questa regione conseguì un periodo di grande prosperità ed è appunto sotto il regno di Neco, che i Fenici compierono per suo incarico il periplo dell'Africa (617 a. C.) e che venne aperto il canale che congiungeva il Nilo al Mar Rosso. Stremato dalla invasione persiana (525 a. C.), l'Egitto risorse a nuova vita, quando il grande Macedone che ai talenti militari congiungeva il genio commerciale, fondò Alessandria (332 a. C.) che doveva divenire sotto i Lagidi ed i Romani l'emporio dei traffichi fra l'Asia e l'Europa.

2. *Fenici.* — Il popolo fenicio, probabilmente d'origine araba o caldea, è fra i primi, e certo il più famoso, fra quelli che nell'antichità esercitarono traffico e navigazione. La Fenicia era una stretta zona di terreno, per molti aspetti

somigliante alla Liguria, che fra la Siria e la Palestina, e circoscritta fra il Libano ed il mare, correva da Arado al Carmelo, per circa 190 chilometri con una larghezza di circa 20. Le sue città principali, Tiro, Sidone, Arado, Tripoli, Berito, Biblo, erano collegate in una specie di confederazione, che lasciava a ciascuna la libera iniziativa e le congiungeva, non sempre però, dinanzi al pericolo. Le foreste del Libano fornivano ai Fenici eccellente legname, nella cui lavorazione divennero peritissimi, sia foggiandolo ad uso di abitazione, come di navi o di macchine guerresche.

Si attribuiscono ai Fenici molte invenzioni, che probabilmente essi ricevettero dagli Indiani, dagli Arabi e dai Caldei, dei quali adoperavano le misure ed i pesi. Antichi storici affermano che ai Fenici fosse dovuta la propagazione dell'alfabeto scritto e della numerazione (che essi appresero dalle popolazioni asiatiche); la fabbricazione del vetro e di perfetta moneta; la tessitura di finissimi drappi e la loro tintura a vaghi colori, famosissima fra i quali la porpora tratta da conchiglie marine. Molti scrittori antichi fanno testimonianze dell'abilità degli artefici fenici, i quali raccoglievano da ogni parte del mondo in allora conosciuto i più pregiati prodotti, e lavorandoli con finissimo gusto artistico, li rivendevano ad un prezzo molto più elevato alle popolazioni colle quali trafficavano. Poichè veramente commercio e navigazione costituiscono la caratteristica precipua del popolo fenicio; il quale da prima con rozze barche, e solamente d'estate, di giorno e lungo le coste, intraprese umili navigazioni che gradatamente compiè in proporzioni

più grandi, perfezionando le navi ed applicando i numeri all'astronomia appresa dai Caldei, e giovandosene per la navigazione. Le località marittime, ove i Fenici svernavano, divennero presto possenti colonie, le quali offrendo nuovi mercati ai loro traffici, li indussero a fondarne altre nei luoghi ai loro intenti più acconci.

Nessun popolo nell'antichità superò il Fenicio nella scelta opportuna delle località ove fondò colonie. Da Cipro all'Eubea, nell'Arcipelago greco e nell'Eusino, dalla Tracia alla Sicilia, alla Sardegna, alla costa settentrionale d'Africa ed alla Sardegna, disseminò ogni dove colonie, fra le quali le più illustri, Cartagine, Utica, Tartesso e Cadice. Sullo stretto gaditano sorgevano le colonne dell'Ercole tirio e Strabone afferma che lungo le coste occidentali d'Africa, i Fenici possedevano più che 300 stabilimenti. Pare certo che essi conoscessero le Canarie, traessero stagno dalle isole Scilly (Cassiteridi), argento e piombo dalla Spagna, ambra dal mare cimbrico, di guisa che lo stendardo tirio, come nota Humboldt, sventolava dall'Oceano indiano al Baltico, sebbene non si abbiano prove positive delle navigazioni fenicie in questo mare.

Sapendo come principalmente alla navigazione ed ai traffici dovessero la loro ricchezza, i Fenici cercavano di impedire che altre nazioni esercitassero tali arti, procurando nel resto di dirozzarle e diffondere in esse utili cognizioni; la loro opera riuscì quindi giovevole per la propagazione della civiltà, sebbene macchiassero le loro grandi ed utili intraprese, con l'esercizio della pirateria, con il traffico degli schiavi e con sacrifizi umani. Peritissimi nell'arte nautica, i

Fenici ponevano queste loro abilità a disposizione di chi meglio li pagasse ed erano flotte fenicie quelle di che si valsero nelle loro intraprese i più illustri fra i Faraoni, Salomone nelle spedizioni eritree, Serse nelle sue poco fortunate invasioni della Grecia.

Mediante l'industria, la navigazione ed i commerci, la Fenicia conseguì potenza e ricchezza, delle quali parlano con meraviglia tutti gli antichi scrittori ed in particolar modo i profeti ebraici. Tale ricchezza però non essendo congiunta a sufficiente tutela d'armi, suscitò le cupidigie di potenti conquistatori, che a più riprese saccheggiarono e devastarono la Fenicia. Gli Assiri, gli Egiziani, i Persiani, ed in ultimo i Macedoni, la invasero, la manomisero e la dominarono. Pure la meravigliosa forza dell'industria della navigazione e dei commerci, ristorò sempre questo popolo singolare da ogni disastro guerresco, finchè Alessandro non venne a togliergli il primato commerciale e marittimo, colla fondazione di Alessandria.

Il talento mercantile e nautico dei Fenici fu grande quanto la loro saggezza nella politica coloniale, lasciando alle colonie piena libertà d'azione, di guisa che in tempo di pace esse avevano dalla madre patria i benefizi dei commerci, e nell'ora del pericolo, un aiuto che mutuamente si prestavano. Le colonie fenicie non furono mai oppresse e spogliate dalla metropoli, formando Stati indipendenti, vincolati con quella da semplici alleanze volontarie. Un tale regime spiega abbastanza la grandezza che alcune fra queste colonie raggiunsero, ed i vantaggi che da tale organismo ne traeva la madre patria.

3. *Ebrei.*—La storia dei commerci degli *Ebrei* e della Siria è quasi un accessorio di quella dei Fenici, coi quali confinavano. Gli Ebrei non furono mai un vero popolo commerciante, dacchè le loro tradizioni ed istituzioni li inducevano ad aver poche relazioni con gli stranieri. Le conquiste di Davide allargarono il campo dei traffici che divennero ancora maggiori, durante il regno di Salomone, il quale avendo occupati i porti di Elath ed Asiongaber sul Mar Rosso, si trovò anche per mare in diretta comunicazione con l'Arabia e l'Egitto. Ma gli Ebrei non avendo esperienza marittima, sebbene avessero un porto sul Mediterraneo, nelle loro spedizioni — fra le quali restò famosa quella diretta ad Ofir — dovette valersi dell'opera dei Fenici, i quali avevano interesse a mantenersi in buone relazioni col ricco e potente vicino. Il commercio del Sennar e dell'India con la Fenicia fu durante il regno di Salomone concentrato in Palestina, ma specialmente nelle mani di questo re che ne faceva monopolio, il che spiega le grandi ricchezze di questo sovrano. Tadmor o Palmyra, come pure Balath o Eliopoli (Balbech) furono da Salomone fondate allo scopo di facilitare tali ricchi commerci. È noto come fossero fenici i costruttori del tempio di Gerosolima e molto si scrisse sulle convenzioni che al riguardo fece Salomone con Hiram re di Tiro. La Fenicia traeva principalmente dalla Palestina vino, bestiame, cereali, olio, e provvedeva ad essa legname, drappi di porpora, oggetti di lusso, di ornamento e d'uso domestico.

La Siria ebbe pur essa periodi di grande prosperità commerciale, come lo attestano le ricchezze

di Antiochia, Seleucia, Eliopoli, Damasco e Palmyra, alle quali affluivano i prodotti asiatici.

4. *Cartaginesi.* — Fra le numerose colonie fenicie, emerse, tutte superandole, *Cartagine*, fondata dai Tiri nell' 878 a. Cristo. Quando Alessandro distrusse Tiro, Cartagine, sfuggita ad egual fato, crebbe presto in potenza, ottenendo il predominio sulle colonie fenicie di Sicilia, Sardegna, Corsica e Spagna, altre fondandone (Turdetania) al di là dello stretto gaditano e sulle coste occidentali d'Africa. Ogni dove avevano importanti commerci, i Cartaginesi costruivano porti, aprivano strade, scavavano canali, innalzavano mura e fortezze. Ma quando Cartagine svolgeva la sua piena attività commerciale, non erano più i tempi delle pacifiche intraprese fenicie. Gli Etruschi, i Greci, i Romani si presentavano nell'arringo, pronti a profittare degli errori e delle trascuranze degli altri. Le guerre e le conquiste divennero inevitabili ed un organismo politico-militare dovette aggiungersi, se non sostituire, a quello puramente commerciale che era proprio di Cartagine, e ciò tanto maggiormente quando Roma lasciò scorgere chiaramente le sue aspirazioni al predominio su tutte le popolazioni mediterranee. Vinti gli Etruschi in Sardegna, Cartagine avrebbe vinto anche i Greci in Sicilia, se non vi si fossero opposti i Romani. Da quel momento fra le due Nazioni, l'una di razza Semitica e l'altra Giapetica od Ariana, divenne inevitabile una guerra di sterminio; la quale durò, interrotta soltanto da brevi intervalli, dal 264 a. C. sino al 146 a. C. Senonchè a Cartagine mancava il vero spirito militare, che formava la base di ogni istituzione romana; mancava

il concetto sistematico di conquista e le sue milizie erano, secondo le necessità del momento, formate con mercenari tratti da Libia, da Getulia, da Numidia e sovratutto da Spagna. Mancava quindi in esse il sentimento dell'onor militare e l'amor patrio, che rifulgevano in sommo grado nei Romani. Con ciò solo si spiegano le vittorie navali di Lutazio e di Duilio, malgrado la superiorità dei Cartaginesi nell'arte nautica; le incertezze di Annibale dopo Canne e l'inesorabile fermezza di Scipione dopo Zama. Anche l'organismo del Governo cartaginese presentava elementi di debolezza, predominando nella Repubblica piuttosto i più ricchi ed i più popolari, anzichè i più meritevoli; essendo l'aristocrazia scissa in due grandi partiti ed i Suffeti ispirandosi a diffidenze e gelosie, di guisa che non di rado, anzichè aiutare, intralciavano l'opera dei capi degli eserciti. Malgrado l'operosità commerciale, la somma perizia nautica, le sterminate ricchezze, il talento di uomini come Annone, Imilcone ed Annibale, la potenza cartaginese cadde dinanzi alla compattezza del valore romano, lasciando nella storia un tema inesauribile di studio all'uomo di Stato ed all'economista, sulle cause che apportano prosperità e su quelle che trascinano gli Stati all'estrema rovina.

Il commercio cartaginese si informava ad egoistico monopolio, riguardando le colonie come scali o depositi suoi propri, dai quali procurava escludere le altre nazioni.

Tale commercio riguardava specialmente il vino, l'olio, che Cartagine traeva dai vari mercati e di cui approvvigionava le sue colonie. Dal suo territorio e dall'interno dell'Africa traeva

prodotti agricoli, tessuti di panno, bestiame, metalli preziosi e numero infinito di schiavi; da Malta tessuti di lino; da Lipari, allume e bitume; cera e miele dalla Corsica; ferro dall'Elba; piombo e grano dalla Sardegna; svariati metalli, ma sopratutto argento dalla Spagna. Nè solo con questa penisola ma anche con la Gallia, Cartagine aveva relazioni commerciali, malgrado le sue lotte con Marsiglia. Cartagine proseguì nel traffico dello stagno e dell'ambra, con le Cassiteridi ed i mari del Nord, iniziato dai Fenici; proseguì a trafficare ugualmente con le numerose colonie dell'Africa occidentale, che si estendeva sino all'attuale baja di Arguin, scambiando oggetti svariatissimi, ma sopratutto vasi, lino, vino, con avorio, pelli e polvere d'oro. Gelosissimi di questo traffico, i Cartaginesi con apposito trattato ne esclusero gli Etruschi ed all'occorrenza affondavano inesorabilmente le navi di altre nazioni, che tentassero parteciparvi. Nell'interno dell'Africa spinsero le loro relazioni commerciali a tutto quell'immenso territorio che si estende dal Nilo al Niger; e nelle popolazioni arabe che attualmente dominano le negre, vi ha chi volle scorgere una razza superiore di probabile origine fenicia o cartaginese.

5. *Greci.* — Sebbene la *Grecia* nella sua stessa configurazione presentasse il campo più adatto all'esercizio della navigazione e dei commerci, queste arti non vi si svolsero che in un periodo meno antico. Le colonie fenicie dell'arcipelago e specialmente Creta, che esercitava la pirateria sulle coste dell'Attica, precedettero gli Elleni nelle arti marittime. Nettuno è l'ultima fra le deità create dall'imaginoso simbolismo greco.

Dedalo inventore delle vele; Teseo che si giova dell'aiuto di Fedra ed Arianna per uscir dal labirinto, e cioè della costruzione navale e della nautica per districarsi fra le isole dell'Arcipelago, attingono in Creta le loro cognizioni marittime. La navigazione fu in quei primordi riguardata come arte divina; sacra la nave Argo della spedizione alla Colchide per cercarvi oro e posta fra le costellazioni, riguardando come semidei coloro che presero parte a quella fantastica spedizione. Questa ed altre intraprese volte all'Eusino fecero conoscere agli Elleni i copiosi e ricchi prodotti di quelle regioni, divenendo più frequenti le navigazioni a quel mare, turbate dalle frequenti piraterie dei Dardanidi o Troiani, che dall'isola di Tenedo ne dominavano gli sbocchi. Probabilmente la guerra contro Troja fu cagionata dalla depredazione di qualche ragguardevole spedizione commerciale, danno reso più acerbo dallo sfregio del ratto di Elena, quando si voglia attribuire alla bella Tindaride il carattere di un personaggio veramente storico.

Ad ogni modo, se è vero che la flotta che Agamennone condusse alle sponde trojane (1200 a. C.) ascendeva ad un migliaio di navi, ciò accennerebbe ad uno sviluppo considerevole di arti marittime. Vinta Troja, le spedizioni nell'Eusino divennero da parte dei Greci più sicure e frequenti; essi non tardano a fondarvi colonie, fra le quali la famosissima Bisanzio. Ora per le fazioni e persecuzioni politiche, ora per deliberazione espressa, l'azione coloniale dei Greci andò rapidamente svolgendosi nelle isole dell'Arcipelago e sulle coste dell'Asia minore. Quando poi si constatarono i grandi vantaggi

che dalle relazioni commerciali traevano, così la madre patria, come le colonie, un tale indirizzo divenne potentissimo, e Dorii, Jonii, Eolii ed Achei, andavano a gara nel fondarne di nuove. Gradatamente queste si estesero alla Sicilia ed alla penisola italica, creandovi centri numerosi di stirpe ellenica, in quella regione alla quale fu dato il nome di Magna Grecia. Non enumereremo queste importanti colonie, solo diremo che Locri, Sibari, Crotone, Taranto, Regio, Pesto, Partenope, Cuma nell'Italia peninsulare; Messana o Zancle, Catana, Agrigento, Taormina, Solunto, Selinunte, ma sovratutto Siracusa in Sicilia, furono fra queste le più ricche e potenti. Colonie numerose fondarono i Greci in Sardegna, Corsica; da essi ripete forse l'origine Pisa e la focese Massalia o Massilia e la costa settentrionale d'Africa come pure la penisola iberica, annoveravano importanti e numerosi stabilimenti greci, parecchi dei quali divennero più tardi focolari di traffici e di civiltà.

Convien riconoscere, che se i Greci non ebbero in grado così eminente come i Fenici ed i Cartaginesi il talento commerciale, furono però altamente benemeriti dell'umanità, per la parte che essi ebbero nella diffusione della coltura e dell'incivilimento. Attivissimo si era il traffico così fra la madre patria e le colonie, come quello che esse esercitavano fra di loro, nessuna gelosa pretensione di esclusività avendone turbato lo svolgimento, se si eccettua la sfortunata impresa di Atene contro Siracusa. Le savie leggi di Solone favorevoli all'industria commerciale, le usanze marittime di Rodi risguardanti il cambio marittimo e le avarìe, usanze

provenienti ancora da tradizionali norme fenicie, erano le più conformi ai bisogni della navigazione, ed i traffici si vantaggiavano di un ottimo sistema di monete, di pesi e di misure.

Dopo le vittorie contro i Persiani, gli Ateniesi portarono all'apogeo le loro forze marittime e ciò principalmente per opera di Temistocle e di Pericle. Più tardi la guerra del Peloponneso, l'impresa di Siracusa ed il dominio macedone ne stornarono le forze; mentre le conquiste di Alessandro aprivano un più vasto campo ai grandi commerci. Corinto aveva un commercio che superava quello della stessa Atene; la sua posizione su di un istmo fra due golfi la rendeva intermediaria fra i traffici d'Asia e quelli d'Italia. Questa città esercitò numerose industrie, fra cui le fusioni metalliche di oggetti d'arte, quali vasi, statue e le lavorazioni di oggetti di lusso.

I pochi lavori artistici che sfuggirono alla distruzione ed al saccheggio del console Mummio (146 a. C.) sono riguardati come pregevolissimi e preziosi quanto l'argento, la lega del bronzo corinzio. Rodi dovette la sua floridezza all'esercizio della navigazione e dei traffici ed all'aver saputo serbarsi neutrale nelle guerre che dilaniavano la Grecia. Vi fiorirono le arti belle e gli studi e fra i molti suoi monumenti va celebrato il famoso colosso all'ingresso del suo porto. Anche Cipro, Egina e Creta avevano traffici importanti. L'Asia minore, intermediaria fra gli scambi dell'Asia centrale con quelli del Mediterraneo, ebbe nel continente e nell'isola uno straordinario numero di opulenti città, che non raggiunsero mai più in seguito un egual

grado di prosperità. Mileto, Focea, Efeso, Colofone, Cizico, Sardi, Lampsaco, Tenedo, Lesbo, Smirne, Clazomene, Chio, Samo, Magnesia, Alicarnasso, Gnido, Coo, Telmesso, Xanto, Mira, Sinope, Adramitto, Laodicea, Nicomedia, Trapezunte, Bisanzio, Calcedonia e molte altre sul Mediterraneo nella Propontide e sull'Eusino, salirono a grande prosperità, in grazia dei traffici. La proverbiale ricchezza dei Lidii non proveniva tanto dalle arene aurifere del Pattolo, quanto dal commercio che per Sardi, Colosso, Cesene attraversando la Cilicia e l'Armenia volgeva a Babilonia, a Susa, a Persepoli ed Ecbactane, collegandosi alle carovane della Battriana che si indirizzavano all'India ed alla Cina.

Le colonie greche dell'Eusino spingevano le loro carovane al Caspio, all'Oxus, all'Aral; ed al nord-est, dalle sponde dell'Azoff, pel Don (Tanai), il Volga (Rha) alla Sarmazia, alla Scizia ed all'Asia orientale. Nell'Egitto i Greci avevano uno stabilimento commerciale e marittimo in Naucrati e sulla costa meridionale della Gallia una ricca colonia, Marsiglia (fondata nel 560 a. C.), i cui naviganti, quali Pitea ed Eutimene, intraprendevano viaggi sull'Atlantico ed ai mari del Nord, toccando i lidi della misteriosa Thule. Cirene in Africa, Sagunto in Spagna, vanno pure comprese fra le più ricche colonie greche.

Le intraprese di Alessandro in Asia aprirono per breve tempo alla Grecia un vasto campo d'azione, facendo conoscere più esattamente le regioni bagnate dall'Eufrate e dall'Indo ed i loro ricchi prodotti. Non si può immaginare

quali immensi vantaggi la civiltà e la prosperità del mondo antico avrebbero potuto conseguire dal mantenimento dell'unità d'un sì vasto mercato, aperto per opera di Alessandro, dalla Grecia ai mari indiani ed alla Cina. Ma la meteora macedone fu di breve durata e per quanto fra i generali del grand'uomo vi fossero uomini di grande ingegno quali Seleuco e Tolomeo, che partecipavano ai concetti politici ed economici di Alessandro, l'unità del vastissimo mercato venne ben presto annullata. L'influenza greca si svolse altamente benefica in Egitto per quasi tre secoli sotto l'intelligente governo dei Lagidi. Commercio e navigazione ricevettero impulso dai lavori compiuti nel porto di Alessandria, dal canale riaperto fra il Nilo ed il Mar Rosso e dalla creazione di porti e colonie su questo mare, quali Myos-Hormos, Arsinoe e Berenice. Durante il dominio dei Tolomei, Alessandria divenne la più ricca e la più colta città del mondo in allora conosciuto.

Le leggi commerciali e marittime del popolo greco si trovano sparse nelle opere degli storici e nelle arringhe degli oratori che ne citavano il testo trattando cause innanzi ai tribunali. Le orazioni di Lisia, di Isocrate, di Eschine, di Demostene contengono richiami e citazioni di tali leggi, come se ne ha buon dato negli scritti di Tucidide, Senofonte, Teofrasto, Plutarco ed altri scrittori. Da un accurato spoglio delle opere di tali scrittori, Pardessus ottenne una ragguardevole quantità di leggi e convenzioni marittime, che furono in vigore in Grecia. Quanto alle leggi Rodie è oramai riconosciuto che formavano un corpo di leggi consuetudi-

narie, le quali però non furono mai scritte, non essendoci pervenuti se non i testi richiamati nel *Digesto*, ed essendo noto che la collezione pubblicata col nome di *Diritto marittimo dei Rodi* da Scardio e Leonclavio è una compilazione dell'epoca bizantina.

6. *Romani.* — Pelasghi da prima, Etruschi-Tirreni in seguito, esercitarono anteriormente alla fondazione di Roma i traffici italici. Questo popolo, abile nelle arti agricole, industriali e commerciali, occupava il territorio dalla foce della Magra a quella del Tevere sul Mediterraneo e da Adria e dalle foci del Po a quelle del Fortore sull'Adriatico, essendosi anche esteso nella Campania dando il nome di Tirreno al mare che ne bagna le coste. Luni ed Agilla erano i punti dai quali gli Etruschi esercitavano principalmente i lor traffici approvvigionando i più cospicui centri di popolazione di prodotti agrari. I numerosi e preziosi oggetti che si rinvennero nelle tombe etrusche dimostrano come questo popolo giungesse ad un alto grado di perfezione nelle arti, ma specialmente nei lavori di bronzo e di terra cotta. Gli Etruschi fondevano a Populonia il ferro tratto dall'Elba; innalzavano costruzioni solidissime che ancora resistono all'azione dei secoli; si attribuisce loro l'invenzione del rostro delle navi e delle àncore bidentate, il quale arnese è probabilmente di origine fenicia. Le navigazioni di questo popolo furono a più riprese limitate dai Fenici e dai Cartaginesi che vietarono loro il passo per lo stretto gaditano. La potenza marittima degli Etruschi decadde collo svolgersi di quella delle colonie greco-italiche, che tolsero loro l'Elba,

la Corsica e le città marittime della Campania. Dopo la battaglia navale di Cuma vinta da Gelone siracusano nel 474 a. C. non si fa più menzione nelle storie di flotte etrusche. Quasi al tempo stesso, dopo quattro secoli di lotte e dopo aver successivamente espugnate le città di Fidene, di Vejo, di Faleria, i Romani soggiogavano compiutamente gli Etruschi (1).

Il periodo storico del commercio *durante la dominazione romana* suol essere dagli scrittori trattato con grandi esagerazioni, dacchè gli uni ammirano quanto fece il popolo principe (2) ed altri lo rappresentano come il depredatore ed il tiranno del mondo in allora conosciuto (3). Certo i Romani non possedevano il genio commerciale dei Fenici e dei Cartaginesi; troppo diversa era l'indole di queste popolazioni per poterle confrontare in ordine a questo fatto; dacchè mentre questi ultimi curavano, come supremi interessi, navigazione, commercio ed arti, i Romani non si preoccupavano che dell'agricoltura, della milizia e delle leggi. La guerra fu da prima necessità, ma divenne in seguito scopo precipuo dei Romani. La gloria delle battaglie, i vantaggi delle conquiste, sedussero e trascinarono questo popolo che rese tributari tutti gli altri. Si disputerà sempre, se quella di Roma fosse vera gloria, ma non si cesserà mai di ammi-

---

(1) Intorno al commercio dell'ambra fatto in proporzioni ragguardevoli dagli Etruschi per vie di terra, veggasi la monografia dello Stoppani, *L'ambra nella storia e nella geologia, commercio dell'ambra nell'epoca etrusca*, pag. 147 e seg.

(2) Vedi Gibbon, vol. I, capo 2°.

(3) Mengotti, Scherer ed altri.

rarla. Convien quindi giudicare imparzialmente questo gran popolo, con le sue qualità, con i suoi difetti e con le sue colpe.

L'ordinamento economico della società romana anzitutto si fondava sull'agricoltura, sola arte che questo popolo fisiocratico reputava degna di liberi cittadini, lasciando agli schiavi ed alle persone poco considerate — grave errore codesto — l'esercizio delle arti e dei commerci. Altro errore fu quello di supporre che le conquiste e gli imposti tributi valessero più che la produzione ad attribuire perenne prosperità alle popolazioni. Eppure nelle lotte cogli Etruschi e con i Cartaginesi, i Romani avevano potuto toccare con mano i grandi vantaggi che provengono ai popoli dai vari rami di attività industriale. Durante il periodo dei Re e della Repubblica sino a Cesare, malgrado le continue guerre e le invasioni, vi fu sempre fra le genti italiche un attivo commercio interno, che andò estendendosi coll'ampliarsi e coll'unità conseguita di tale mercato. Comode strade, un buon ordinamento della proprietà stabile e dei tributi, la relativa tranquillità e sicurezza e le savie leggi concorrevano a promuovere l'attività dei traffici. La legge flaminia interdiceva ai patrizi l'esercizio dei commerci; ma questi, per mezzo di institori, trovavano modo di deluderla. Cicerone, esprimendo l'opinione del suo tempo, diceva sordida la piccola, ma onorevole la grande mercatura. Senonchè la conquista della Grecia, dell'Asia minore, del Ponto, dell'Egitto, dell'Africa settentrionale, della Spagna, della Gallia e della Germania fece affluire a Roma tutte le ricchezze dei popoli vinti. Ne conseguì un lusso smodato,

l'ozio fastoso e quindi (come più tardi avvenne alla Spagna dopo la scoperta del Nuovo Mondo) vizi, corruzione, decadenza e rovina. Le storie riboccano di descrizioni del lusso incredibile e della raffinata sensualità dei ricchi romani e non è il caso di qui ripetere cose a tutti note. Solo diremo che l'enorme consumo della città capo del mondo attirava prodotti anche dei popoli più lontani e quindi i metalli preziosi estorti con la conquista e col tributo ritornavano — come sempre avverrà — sotto forma di prezzo ai popoli che l'approvvigionavano e cioè ai produttori. Proseguirono i commerci coll'Asia centrale, ai quali Palmyra dovette la sua prosperità; proseguirono quelli per i porti fenici e l'Arabia; come pure quelli fra l'Egitto e l'India.

Il *Digesto,* al libro XXXIX, tit. IV, 2, parte 1ª, L. *de publicanis et vectigalibus,* dà, in una specie di tariffa, l'enumerazione delle merci che formano precipuo soggetto del commercio esterno di Roma. Le molte merci indiane che sono in questo elenco nominate, e le poche romane che si davano in cambio a quelle popolazioni, erano trasportate o da carovane arabe o da navi egizie che, partendo da Myos-Hormos, frequentavano principalmente i porti di Pattala (Tatta) alle foci dell'Indo, Barigaza (Beroach), Calliene (Gallian), Musiris (Mangalore) e Nelkinda (Neliceram). Ozene, Tagara e Plithana costituivano i tre principali emporii commerciali (1). Taprobane (Ceylan), che, secondo Plinio, aveva un numero grande di città, proseguiva, anche al tempo della

(1) Smith, *Manuale di geografia antica*, pag. 257.

dominazione romana, ad essere emporio dei traffici indiani (1).

Dal copioso approvvigionamento di Roma dipendeva in gran parte la sorte degli imperatori. Il commercio e la navigazione vennero quindi grandemente favoriti; i mari resi sicuri dalle incursioni dei pirati; i porti più importanti accuratamente scavati e la prima carica dell'impero divenne quella di prefetto dell'Annona. Senonchè le frequenti distribuzioni gratuite che si facevano dagli imperatori per ingraziarsi il popolo, scoraggiavano l'agricoltura italiana, che si vedeva in tal guisa togliere il suo principale mercato. Il lusso essendosi pure esteso al possedimento di grandiose ville, parchi e luoghi di delizie, anche da tal fatto la produzione agricola e quindi il commercio interno sentirono grave danno.

Tutti gli spostati traevano a Roma, la quale diveniva tanto più povera quanto più era ingombra di moltitudine. I capitali metallici venendo esportati per pagare le ingenti masse di prodotti che Roma richiedeva, le usure sotto gli ultimi Cesari andarono sempre aumentando, riuscendo inutili le leggi dirette a frenarle, come pure quelle che vietavano l'esportazione dei metalli preziosi o fissavano il prezzo delle derrate (Diocleziano, a. 301). Allorquando Costantino trasferì la capitale dell'impero a Bisanzio (a. 329), Roma restò in una condizione miseranda di economico

---

(1) Per quanto riguarda le merci che maggiormente si trafficavano al tempo dell'impero e le località da cui provenivano, vedi Cantù, *Storia Universale*, decima ediz., vol. III, pag. 387, e Amat di San Filippo, *Relazioni antiche e moderne fra l'Italia e l'India*, 1888.

esaurimento, di guisa che si potè dire che il popolo re era divenuto un esercito di mendicanti. L'insalubrità dell'aria, le carestie, le invasioni barbariche apportarono la rovina e la miseria degli Italiani, il cui traffico divenne pressochè nullo al V e VI secolo, solo rianimandosi alquanto durante il regno dell'ostrogoto Teodorico.

Nella storia di Roma si fa spesso menzione di colonie fondate per ordine del Senato. È opportuno osservare che le colonie romane erano d'un tipo militare ed agricolo e mai ne furono fondate con uno scopo commerciale (1).

Il Romano non coltivò mai con ardore le arti marittime, e solo se ne valse per combattere e per conquistare, nel che si giovò spesso dell'opera degli alleati, quali i Tarentini, Veneti, Genuati, Marsigliesi, Sicani. I trionfi di Duilio, di Lutazio e di Manlio furono i più graditi all'orgoglio dei Quiriti, che adornarono la tribuna del fôro con i rostri delle navi predate.

Per motivi già indicati, durante l'impero, la navigazione tutelata e protetta, andò estendendosi. Privilegi erano accordati a coloro che costruivano o comandavano le navi; si stabilì l'inviolabilità del deposito marittimo; si consentirono libere usure pel danaro traiettizio; vennero fissati i contributi in caso di gettito, definiti gli obblighi rispettivi dell'*Exercitor* (armatore) e del *Magister* (capitano); punendo severamente coloro che depredassero navi naufragate; dispensando da pubblici oneri marinai e commercianti, i quali costituivano una loro speciale

---

(1) Vedasi in proposito L. T. Belgrano, *Manuale di storia delle colonie*, cap. IV.

associazione sotto la protezione di Mercurio e d'Iside, l'egizia dea che i Romani avevano scelta quale tutrice della navigazione. Miseno e Ravenna erano i principali cantieri dell'impero; la capacità delle navi si misurava ad anfore (anfora = litri 26). Ai senatori e presidi delle provincie non era permesso costrurre o possedere navi, al che però ovviavano con nominare a tali uffici interposte persone (institori). In cose di necessità pubblica, qualsiasi nave poteva esser richiesta dall'autorità ed in particolar modo dal prefetto dell'Annona. Pene più gravi delle consuete erano irrogate a chi turbasse nelle loro operazioni le navi frumentarie o quelle che andavano alla ricerca della murice, conchiglia dalla quale si cavava la porpora.

Le leggi marittime romane ci pervennero col *Digesto* nel quale sono incorporate, non avendo i Romani conosciuta la separazione del diritto commerciale dal civile. Il libro XIV del *Digesto* tratta in modo speciale di materie marittime, facendovisi menzione della legge Rodia che comprendeva le consuetudini marittime dell'antichità. Al libro XXII troviamo disposizioni sul cambio marittimo, contratto che come vedemmo era anche noto al commercio greco

Come in Grecia i *Trapeziti*, in Roma compievano l'ufficio di banchieri i *Mensarii*, gli *Argentarii* ed i *Nummulari*, che ricevevano danaro in deposito, facevano pagamenti ed esazioni, imprestavano ad usura, iscrivendo nei loro libri, *codex rationis*, le partite dell'*accepti* e dell'*expensi*. Questi banchieri furono anche detti telonari, nome invero più proprio dei gabellieri.

§ 3. Monete.

Le monete più usitate nei traffici furono nel mondo antico: *in Grecia:*

Talento attico d'oro	= L.	55608,99
» » d'argento . . .	= »	5560,89
» » di Egina e Corinto	= »	9268,17
Mina	= »	92,68
Statero d'oro	= »	18,53
» d'argento (tetradramma)	= »	5,71
Dramma attico	= »	0,93
Obolo	= »	0,15

Il Calco ed il Lepton riguardano centesimi e millesimi. — *In Roma:*

Aureus o *solidus*	= L.	20,38
Denarius	= »	0,81
Quinarius	= »	0,40
Sesterzio (*nummus*) . . .	= »	0,20
Dupondius	= »	0,16
Solidus aureus	= »	15,53

Nell'Asia minore si avevano:

la grande argira	= L.	51,44
l'oncia d'oro	= »	49,38
il darico d'oro	= »	24,68
il tretastero d'oro . . .	= »	8,00
il distastero d'oro . . .	= »	4,00
il dexadramma d'oro . .	= »	3,00
la dramma	= »	0,52

oltre agli spiccioli.

Notiamo come il talento babilonico corrispondesse a L. 7,407 e quello di Mosè a L. 6,172.

§ 4. Cognizioni geografiche.

Necessaria alla diffusione del commercio si è la conoscenza della *geografia*. La Bibbia è il primo libro nel quale si trovino importanti indicazioni

geografiche, sebbene i traduttori di quel libro straordinario abbiano mutato molti nomi di regioni e di città. Numerose ed importanti indicazioni geografiche si hanno nei poemi di Omero, di Esiodo, di Eschilo e di Pindaro specialmente per quanto riguarda la Grecia e l'Asia minore. Democrito d'Abdera, Scilace ed Eraclito d'Efeso, scrissero i *Peripli* delle terre e dell'oceano (500 av. Cr.). Ecateo di Mileto (av. Cr.), Erodoto di Alicarnasso (484 av. Cr.), giustamente detto il padre della storia, diedero nelle loro opere interessanti notizie intorno ai paesi da essi visitati. Senofonte (401 av. Cr.) nell'*Anabasis* descrive le regioni percorse nella ritirata dei diecimila. Contemporaneo di Senofonte fu Ctesia, medico che visse molti anni alla corte di Artaserse Memnone e scrisse sulla Persia e sull'India. Le conquiste di Alessandro diedero luogo ad una serie di viaggi, di scoperte e di scritti sull'Asia, fra i quali emergono quelli di Tolomeo, di Nearco, di Onesicrito, di Cleitarco, di Anassimene, di Aristobulo, di Callistene, di Jeronimo di Cardia e di altri, riassunti da Arriano, che scrisse nel secolo II dell'êra cristiana.

Tutti gli scrittori di cose geografiche superò Eratostene di Cirene (266-196), bibliotecario in Alessandria di Tolomeo Evergete, il quale pel primo applicò le matematiche e l'astronomia alla geografia, e disegnò una carta del mondo, con circoli paralleli di longitudine e di latitudine, i tropici ed i circoli artici. Ipparco di Nicea (150 av. Cr.), Polibio di Megalopoli (205-123 av. Cr.), Strabone di Amasia nel Ponto (66 av. Cr. e 24 êra cr.) contribuirono grandemente, questo ultimo in particolar modo, alla diffusione delle cognizioni geografiche. Cesare, Sallustio, Tacito

hanno nelle loro opere storiche molte utili indicazioni geografiche. Pomponio Mela, spagnuolo (40 êra cr.), compilò un utile manuale intitolato: *De situ orbis*. Plinio il vecchio (23-79 êra cr.) dedicò quattro dei trentasette libri della sua *Storia naturale* alla geografia. Arriano già nominato, oltre la storia della spedizione di Alessandro, scrisse il *Periplo* dell'Eusino. Pausania, suo contemporaneo, ha redatto un'accurata descrizione della Grecia. Un secolo dopo Strabone, Claudio Tolomeo, a metà del secolo II dell'êra cr., compilò un'opera di geografia descrittiva e disegnò una carta del mondo, la quale malgrado i suoi errori rimase per parecchi secoli il testo più autorevole di scienza geografica. Seguono a Tolomeo geografi di minore importanza dei quali è superfluo occuparci, ma non possiamo tacere della descrizione dell'impero fatta da Agrippa ed Augusto; degli *itinerari* di Antonino e della Tavola Peutingeriana, documenti di geografia archeologica degni di essere ricordati.

Periplo significava fra gli antichi circumnavigazione intorno a terre sconosciute. Il periplo più antico di cui si parli nell'istoria si è il Fenicio, eseguito per incarico di Necao o Neco II, re di Egitto (1). Il periplo di Annone pare abbia avuto luogo nel 570 av. Cr. attorno all'Africa, mentre Imilcone altro ne tentava lungo la costa occidentale d'Europa. Vengono in ultimo i tre peripli di Ariano, concernenti l'Eusino, la Palude meotide e l'Eritreo. Ad Eudosso di Cizico, che viveva nel secolo II, êra cr., si attribuisce pure una fantastica navigazione, dal Mar Rosso allo stretto di Gades.

(1) Erodoto, IV, 42.

§ 5. Dogane.

Stretta attinenza col commercio ha quell'imposta che noi chiamiamo dazio doganale e che, con nomi diversi, fu applicata sin dai tempi più antichi dai popoli che ebbero traffici di qualche importanza. Nell'*Emporio* greco le merci pagavano $^1/_{50}$ ossia il 2 % sul loro valore. Si afferma che tale tassa fosse introdotta a Roma da Anco Marzio, quando aperse il porto d'Ostia alla importazione delle merci straniere e chiamossi *portorium*. Abolita colla cacciata dei re, tale imposta venne ristabilita in tempo delle guerre puniche, per provvedere ai bisogni dell'erario e nuovamente soppressa al tempo di Cicerone il quale osservava che una tale abolizione non era necessaria, dacchè non fosse tanto il dazio che pesava ai commercianti, quanto — antica lagnanza — le vessazioni dei gabellieri « *non portorii onus, sed portitorum injuriae* ». Le gabelle vennero ristabilite da Giulio Cesare e da *vehere*, trasferire, ne derivò il nome di *vectigal* dato al dazio. I gabellieri si chiamavano pubblicani ed anche telonari. La quotità del dazio variò, sotto la dominazione romana, secondo luoghi e tempi. Graziano ne fissò il limite massimo ad $^1/_8$ (1).

Capo Terzo

Il commercio nel medio evo.

§ 1. Impero d'Oriente.

Distrutto l'impero dalle orde barbariche, le popolazioni occidentali, e specialmente quelle del

---

(1) Dureau de la Malle, *Écon. pol. des Romains*, vol. II, cap. 19.

bacino del Mediterraneo, caddero nell'abbandono e nella miseria. I barbari, il cui còmpito pareva fosse quello di distruggere, non potevano apprezzare i benefizi del lavoro e del commercio. Con l'annientamento della potenza romana cessa l'avviamento dei prodotti del mondo alla gran capitale, approvvigionamento che era andato attenuandosi, negli ultimi secoli, per la povertà nella quale Roma era caduta. L'impero d'oriente potè conservare la sua indipendenza, proseguendo i grandi traffici coll'Asia. Il commercio coll'India prese la via di Costantinopoli, principalmente per l'Egitto, che vide aumentare i suoi scambi con questa metropoli, nella quale, come ai bei tempi di Roma, si facevano pure gli scialacqui e le elargizioni pubbliche da imperatori che per rifarsene monopolizzavano vari rami di commercio. Le provincie per difetto di monete pagavano quasi tutte le imposte in natura e gli imperatori, come già aveva fatto a Roma Diocleziano, fissavano il prezzo delle derrate più necessarie alla sussistenza. Il lusso di Bisanzio creava una viva domanda dei prodotti che lo alimentavano, prodotti che si trasferivano dalle carovane arabe e dalla navigazione che proseguì per l'Eusino e il Mar Rosso e l'Arcipelago. La marina greca era abbastanza importante, e Giustiniano potè combattere e vincere i Vandali nell'Africa settentrionale, mediante una numerosa flotta. Le conquiste persiane fecero deviare la corrente già difficile dei traffici asiatici e si furono appunto gli ostacoli apposti dai Persi al commercio della seta, della quale si faceva sì largo uso a Costantinopoli, che indusse a cercar di procurarsi il seme dei bachi. Due monaci, di

ritorno da un viaggio forse intrapreso a tale scopo nella Cina, apportarono entro un bastone alcuni semi di filugello, insegnando il modo col quale si alleva il prezioso insetto, se ne trae e se ne fila la seta. Ciò avveniva nell'anno 558 e pochi anni dopo l'industria della trattura era diffusa ad Atene, a Corinto ed in Italia. Gli ambasciatori Sogdiani venuti a Costantinopoli sotto Giustino II vi trovavano quest'arte fiorente come nei loro paesi.

Le due grandi strade del commercio nel periodo del quale ci occupiamo erano quella del Mar Rosso ed Egitto e quella del Golfo Persico a Damasco ed Aleppo e quindi all'Asia minore ed all'Eusino. Costantinopoli aveva inoltre relazioni commerciali coll'Europa settentrionale e con le popolazioni del Danubio, del Don e del Volga.

Il commercio greco nel VII secolo subisce trasformazioni per l'accresciuta potenza degli Arabi e per il predominio che vanno prendendo in Costantinopoli Veneziani, Amalfitani, Genovesi e Pisani che cercavano di monopolizzare i traffici.

§ 2. Epoca barbarica. Origine di Venezia.

Le numerose (ma non innumerevoli, come troppo si è ripetuto) orde barbariche, che nel V e VI secolo si divisero le spoglie dell'impero, non si curarono gran fatto dei commerci e della navigazione, arti che furono abbandonate ai vinti. Dall'oriente gli Italiani traevano aromi, spezierie e tessuti e mandavano nelle provincie settentrionali di Europa olio, vino e rozzi prodotti di manifatture (1). I Vandali compresero l'importanza

(1) Muratori, *Antichità italiane nel medio evo*. Disc. XXX.

della flotta, perchè senz'essa Genserico non avrebbe potuto conquistar l'Africa (anno 429), nè saccheggiar Roma (anno 455). I commerci marittimi concorsero grandemente a ridonar vigore alle prostrate popolazioni italiche; Aquileia e Ravenna mantenevano comunicazioni con la Grecia e l'Impero d'oriente. Ravenna ebbe un importante commercio durante il regno di Teodorico, che protesse i mercanti ed aveva una flotta di numerose navi. Gibbon nella sua *Storia della decadenza dell'impero romano* riassume l'indirizzo economico del regno di Teodorico (cap. 39, vol. 7, pag. 235 e seg.) affermando che l'Italia sotto il suo comando godeva di larga produzione agricola, aveva piena sicurezza ed un attivo traffico.

Le isolette dei Veneti, da prima ricovero di pescatori e poi dei cittadini di Aquileia e Padova fuggenti le invasioni di Attila (452) e di Alboino (568), divennero presto un attivo centro di arti commerciali e marittime. Nel 697, proscioltasi dai vincoli dell'Autorità ecclesiastica, Venezia aveva il suo primo capo civile in Paolo Anafesto. Nell'ottavo secolo Venezia esercitava ricchi traffici di seta e di legnami ed era già forte sul mare (1). Vinti a più riprese i pirati della Dalmazia, Venezia, amica da prima di Carlomagno, dovette subirne i rigori, quando questo imperatore volle imporle la cessazione delle relazioni commerciali coll'Impero d'oriente, dalle quali essa ricavava le sue maggiori ricchezze.

---

(1) Filiasi, *Ricerche sul commercio veneto*, Venezia, Curti, 1803, pag. 20.

§ 3. Arabi.

Gli *Arabi*, come già altrove notammo, furono sempre i principali intermediari del traffico fra oriente ed occidente, esercitando il *terrestre* per mezzo delle carovane, alternando il *marittimo* con la pirateria. Non mai domati dai Romani, cui pure pagavano tributo, nel VII secolo gli Arabi assunsero un'importanza terribile. La dottrina politico-religiosa di Maometto propapagatasi fra le tribù arabe ne cementò l'unità e ne destò il fanatismo ed il valore militare, spingendoli alle conquiste. Dal 622 al 632, anno in cui morì Maometto, la rivoluzione interna era compiuta ed i successori del Profeta guidano gli Arabi alla conquista. Siria, Palestina, Persia, Egitto cadono in pochi anni in loro potere. Indicati a diversi periodi con i nomi di Ommiadi, Fatimiti, Almoravidi, Abbassidi e più tardi di Seleucidi e di Osmani, occupano tutta la costa settentrionale dell'Africa, invadono la Spagna, si impadroniscono di Sicilia, Sardegna e di Corsica, minacciano la Francia da un lato, l'impero greco dall'altro, con spedizioni piratiche, rendendosi infesti alle città marittime cristiane, che a più riprese vennero saccheggiate ed incendiate. Le armi di Carlo Martello (732), di Carlomagno, dei crociati e delle repubbliche italiane valsero a frenare lo slancio di questo popolo semita che nel secolo VIII parve dovesse aspirare alla dominazione del mondo. Strano popolo cotesto, Arabo, Mauro, Saraceno, Maomettano, Islamita, Mussulmano, che voglia dirsi, il quale ora ci si presenta con le attrattive del valoroso guerriero, dell'operoso produttore in ogni ramo di industria, dell'ardente cultore degli studi e delle

arti; ed ora invece si rivela avido ed impronto saccheggiatore e distruttore feroce di fiorenti città. La storia ricorda a tal riguardo gli incendi di Ancona, Civitavecchia, Pisa, Populonia, Genova e Marsiglia; ma ricorda pure i nomi di Edrisi, Abulfeda, Averroè, Avicenna e di altri molti illustratori dei buoni studi; le manifatture, l'agricoltura, i commerci, la navigazione che principalmente in Ispagna ed in Sicilia, sotto il dominio arabo, ebbero largo sviluppo. Il contrasto fra questi fatti è così grande, da farli quasi attribuire a due popoli diversi, dedito l'uno alle opere utili e civili, l'altro alla invasione ed ai saccheggi e cioè a quelle proprie dei barbari, che Michele Amari chiamava Saraceni od avoltoi Fatimiti.

Mentre i Califfi d'Egitto procuravano di attirare la corrente dei grandi traffici al Cairo e ad Alessandria, ritentando la congiunzione del Nilo col Mar Rosso, i Califfi asiatici sfruttavano un ramo importante di tale corrente, pel Golfo Persico, l'Eufrate e l'Asia minore. Bassora e Bagdad sotto gli Abbassidi, e specialmente al tempo di Aaroon-Al-Rachid, divennero ragguardevoli centri di commercio e rinnovarono in quelle regioni gli splendori babilonesi. Gli Arabi spinsero le loro operazioni commerciali alla penisola di Malacca, alla Cina ed alla Cocincina (1). Da Siraf sul Golfo Persico, le navi arabe volgevano alla Cina approdando non più a Canton, ma a Canfù, presso Shanghai (2), ove si radunavano mercanti di Persia, Arabia, Giava ed India.

---

(1) Richthoven, *China*, 1-569.

(2) Heyd, *Storia dei commerei del Levante nel medio evo*, I, 35.

Gli Arabi avevano inoltre traffici sul Caspio, dal quale pel Volga si spinsero alle regioni dei Bulgari per acquistarvi pelli. In questi mercati s'incontrarono con i Ruteni o Russi, popolo di origine scandinava, il che spiega come in Svezia e Norvegia siansi trovate monete arabe (1). Nel 1006 i Mussulmani Gaznevidi, i Turcomanni Guridi nel 1184 e Timur con i Mongoli nel 1398, invasero e dominarono l'India.

§ 4. Epoca di Carlomagno (771-814).

Carlomagno va annoverato fra i pochi conquistatori, le di cui guerre — come quelle di Alessandro — tornarono più vantaggiose che dannose alla umanità. Le molte lotte che questo potente imperatore dovette sostenere, chiuse con trattati di pace che contenevano stipulazioni favorevoli ai commerci. Di alto e potente ingegno, sebbene illetterato, Carlo fondò scuole e biblioteche, aprì strade, innalzò fari, approfondì porti insabbiati, prepose flottiglie alla loro difesa e persone incaricate di conservarli e mantenervi l'ordine; represse le inique depredazioni che si pretendevano giustificare con il *jus naufragi;* punì i pirati ed i trafficatori di schiavi, inviando, nelle varie parti del suo vasto impero, i *missi dominici*, incaricati d'ispezionare sulla retta applicazione delle sue leggi, di tutelare gli oppressi, ed anche di sollecitare il pagamento di ritardati tributi.

Narbona, Arles, Barcellona, Marsiglia, durante il regno di Carlomagno, poterono estendere i loro commerci anche ai paesi occupati da Mussulmani, dacchè la fama della potenza di questo

---

(1) Heyd, *op. cit.*, I, 65, 77.

monarca, li aveva resi arrendevoli ed ossequenti ai Franchi. Le relazioni di amicizia che Carlomagno ebbe con Aaroon-Al-Rachid consentirono ai commercianti agevole accesso ai mercati asiatici, con facoltà di fondarvi stabilimenti retti da leggi proprie applicate da loro giudici. I Cristiani che prima delle crociate commerciavano con gli Arabi avevano tutti il nome di Franchi. Vari capitolari di Carlomagno trattano di commercio, lasciando egli che i vari centri di traffico marittimo si regolassero secondo le loro proprie consuetudini. Anche nel centro d'Europa sotto la mano protettrice di Carlomagno si animano i traffici e si estendono a più vasti mercati. Basilea, Strasburgo, Spira, Worms, Magonza, Colonia, Aquisgrana divennero in quel periodo importanti empori commerciali dell'impero dei Franchi.

§ 5. I Normanni.

Un popolo arditissimo di navigatori, al quale si dava il nome di Normanni, scorreva a quel tempo i mari settentrionali d'Europa, alternando i commerci, la pesca, le scorrerie e le depredazioni. Fin dal VII secolo i Normanni trafficavano nel Baltico, popolavano l'Islanda, visitavano la Groenlandia e le coste dell'America settentrionale. Vivendo Carlomagno, battuti a più riprese, procurarono sottrarsi alle sue violente repressioni, mantenendosi in prudente riserbo. Ma quando l'impero venne alle mani dei deboli successori di quell'illustre principe, i Normanni si accinsero a regolari conquiste ch'ebbero importanti conseguenze anche pel commercio. Rollone fonda nella Neustria un regno ch'egli chiama Normandia, e stazioni militari e commerciali ad un tempo

vengono dai Normanni stabilite alle foci dell'Elba, del Weser, della Schelda, della Senna, della Loira; si sarebbero certamente impadroniti di Parigi e della Francia intera, se una parte di essi non si fosse volta all'Italia meridionale e Guglielmo il Conquistatore col fiore dei suoi guerrieri non avesse invasa invece l'Inghilterra, che in seguito alla vittoria di Hastings (1066) ridusse in suo potere. Le cronache del tempo attestano la meraviglia delle timide ed imbelli popolazioni, di fronte a questa schiatta nordica resa audace e sprezzatrice d'ogni pericolo, dalle lotte e dalle fatiche proprie della vita marinaresca.

§ 6. Gli Italiani ed il rifiorimento commerciale.

Mentre Venezia nel Mar superiore andava svolgendo i suoi traffici col levante, Amalfi, sulle sponde del Tirreno raggiungeva una cospicua prosperità mercantile. Questa piccola repubblica e la città che le diede nome ebbero probabilmente origine dai fuggitivi di Roma, che vi apportarono tesori sottratti ai saccheggi dei barbari. Con questi capitali, valendosi dell'opportunità della libera via marittima, gli Amalfitani si applicarono ai commerci, mantenendo attive relazioni con l'Impero d'oriente. Questo traffico ben presto divenne ragguardevole, malgrado le opposizioni gelose che ad esso facevano i Veneziani attribuendo ad Amalfi potenza e ricchezza. Gli Amalfitani trafficavano con l'Egitto, la Siria e i porti del Mar Nero. Al Cairo avevano emporio; in Palestina fattorie; copiosi depositi a Messina, Palermo, Costantinopoli e nella stessa Gerusalemme. Il *tari* amalfitano era moneta diffusa in tutto l'oriente; amalfitano era Flavio Gioia che primo divulgò l'uso della bussola marina,

e sono celebri le leggi marittime comprese nella raccolta detta la *Tavola d'Amalfi.*

Vinta da Ruggiero normanno re di Sicilia nel 1133, Amalfi con ingiusti pretesti venne saccheggiata e distrutta con invida barbarie dai Pisani, che vi trovarono un esemplare delle *Pandette* di Giustiniano da essi portato in trionfo nella loro città.

Anche *Genova* e *Pisa*, centri di antica civiltà, decadute per saccheggi ed invasioni di barbari e Saraceni, andavano nel secolo decimo risorgendo a nuova vita. Genova, antico emporio dei Liguri, popolo di razza mista di Celti e d'Iberi, essendo alleata dei Romani, fu da Magone saccheggiata ed incendiata. Ottomila Romani furono mandati a ricostruirla, e, proclamata Municipio, Genova venne ascritta alla tribù Galeria, formando la Liguria, nell'ordinamento di Augusto la decima fra le undici regioni nelle quali era ripartita l'Italia. Saccheggiata da Teodeberto e da Uraja nel 538, da Rotari nel 641, Genova cominciava a rianimarsi durante il dominio di Carlomagno, quando nel 935 fu quasi distrutta dai Saraceni. Questi disastri non prostrarono i Genovesi, ma li indussero anzi maggiormente a farsi forti sul mare, da assaliti diventando assalitori, contrastando ogni dove ai Saraceni, predandone le navi ed occupando parte della Corsica e della Sardegna.

Disputano gli eruditi se Pisa fosse fondata dagli Etruschi o dai greci Pisei; certo i Pisani sono di razza diversa dai Liguri, coi quali furono talvolta collegati, più spesso in lotta, sin dal tempo che i Romani avevano fatto Pisa sede delle legioni che conquistarono la Liguria. Ad onore di

Cesare che la favorì, prese il nome di *Julia*. Il seno pisano, ora insabbiato dall'Arno, regnando Traiano, fu stazione di navi mercantili e guerresche ed ivi Stilicone radunò la flotta con la quale represse Gildone in Africa. Rianimatasi sotto Teodorico, Pisa decadde al tempo delle guerre di Vitige e Totila con Belisario e Narsete e non risorse a migliori sorti che durante il regno di Carlomagno e sotto il regime dei marchesi di Toscana.

Nel X secolo Genova e Pisa avevano attivi traffici con Spagna, Egitto e gli scali del Levante. Queste due repubbliche, collegate al principiare del secolo XI, cacciavano i Saraceni dalla Sardegna e dalla Corsica, il cui dominio fu cagione prima fra di essi di sanguinose lotte. Caduta Amalfi — Venezia, Genova, Pisa commerciando, pugnando e depredando, erano di già ricche e potenti, quando comincia l'êra della Crociata.

§ 7. Condizioni generali dell'agricoltura e del commercio.

Durante l'indicato periodo, l'agricoltura, oppressa dal sistema feudale e dalle continue guerre, era poco curata; quando però i barbari si convertirono al Cristianesimo, l'autorità ecclesiastica ed i monasteri giovarono a rimetterla in fiore. Le varie arti erano sottoposte a prescrizioni tiranniche e vessatorie. Il commercio interno non si poteva svolgere, per difetto di comunicazioni, per imposizioni gravose, per la nessuna sicurezza e per le frequenti depredazioni. Si cercò di rimediare alla ristrettezza del mercato interrotto da numerose barriere colla istituzione dei *mercati* settimanali e delle *fiere* che si tenevano ora in una, ora in un'altra località, specialmente in occasione di solennità religiose.

Tutti gli ostacoli infrapposti ai traffici affrontavano arditamente gli Ebrei, che si applicarono con grande energia all'esercizio del commercio e specialmente alle speculazioni di danaro. Con questi mezzi gli Ebrei accumularono ricchezze che destando le altrui cupidigie inducevano le popolazioni ed i potenti a depredazioni che si cercava di coonestare con pretesti religiosi. Incredibili sono le persecuzioni cui questa razza venne assoggettata da pagani, da cristiani e da mussulmani. Rinchiusi nei ghetti, oppressi dai balzelli, sottoposti a distintivi obbrobriosi, gli Ebrei furono in ogni tempo fatti segno a quegli odii *antisemitici*, che la moderna civiltà non ha ancora spenti. Ad ogni modo non si può a meno di ammirare il talento commerciale di questo popolo, che dalla Cina, dall'India all'Inghilterra ed al Baltico, esercitava traffici ragguardevoli e non si lasciava intimorire da verun pericolo quando avesse speranza di guadagnar danaro. Agli Ebrei venne attribuita l'invenzione della cambiale, perchè insuperabili nell'arte dei cambi e delle usure, nelle quali furono sagaci maestri ai Lombardi, ai Caorsini, agli Astensi, ai Fiorentini ed ai Genovesi (1).

§ 8. **Progressi vari.**

Durante l'accennato periodo le cognizioni geografiche non progredirono che per opera degli Arabi, i quali ampliarono l'estensione del mondo

---

(1) Veggasi al riguardo: Muratori, *Dissertazione sulle antichità del medio evo*, e principalmente quelle intitolate: *Dei Giudei prestatori ad usura ecc.*, vol. I, pag. 143; *Delle arti degli Italiani*, pag. 281; *Dei mercati e della mercatura nei secoli rozzi*, vol. II, p. 27.

conosciuto. Abul-Kassim, capo delle poste arabe, compose la *Guida del viaggiatore* (874), nella quale descrive i paesi lungo le coste del Tigri, all'India ed alla Cina. Nel decimo secolo fiorirono i geografi Istachri ed Ibn-Haucal, il quale ultimo percorse tutte le provincie d'Europa, d'Africa e d'Asia, soggette agli Arabi, che egli descrisse nel « Libro delle strade e dei regni ». Più noto si è Edrisi di Ceuta, addetto alla Corte di Ruggero di Sicilia. Più tardi le cognizioni di questi geografi sono riassunte da Abulfeda, da Ibn-Bathuta e da Alassan o Giovanni Leone.

Nè solo con la geografia gli Arabi riuscirono utili al commercio ed alla navigazione. Le cifre arabiche giovarono al progresso della contabilità commerciale. L'algebra, la trigonometria, l'astronomia ricevettero dagli Arabi un vivo impulso, e la chimica si può dire creata nei suoi primi elementi da questo popolo. La stessa bussola marina, nota ai Cinesi, fu probabilmente comunicata agli Italiani dagli Arabi. I quali sono anche celebri per le splendide colonie fondate. Ed invero, anche lasciando da parte Cairo, Bassora e Bagdad, delle quali già parlammo, essi fondarono Assuan, Dongola e Allouach — l'antica Meroe — in Egitto; Barca, Tripoli, Cairevan, Tunisi, Oran, Tangeri, Ceuta ed altri centri minori nell'Africa settentrionale, nel Marocco, nel Fezzan. Con la vittoria di Xeres divenuti padroni di gran parte della Spagna, fecero rifiorire l'agricoltura e le manifatture nella penisola iberica, attivando i commerci in Cadice, Malaga, Almeria, Cordova, Siviglia e Granata, innalzandovi monumenti che fanno testimonianza del loro buon gusto artistico

e della prosperità delle popolazioni sotto il loro dominio.

Anche in Sicilia, la cui conquista cominciò nell'821 e fu perduta dagli Arabi nel 1060, la prosperità economica era grande ed il geografo Ibn-Haucal (972-73) ne fece attraente descrizione. Le ricchezze dell'isola destarono la cupidigia dei Normanni che, guidati dal conte Ruggero, vinsero gli Arabi e la occuparono.

In Sicilia gli Arabi esercitarono con buoni metodi le miniere, curarono l'agricoltura introducendovi la coltivazione dell'arancio, dei limoni, del bergamotto, della canna da zucchero, del gelso, della palma e svolgendo l'industria della seta.

§ 9. Le Crociate.

Sul finire del secolo XI cominciano le Crociate, imprese che, da storici poco imparziali, di soverchio esaltate o derise, ebbero grandi effetti pel commercio e la navigazione. Il sentimento religioso spingeva nel medio evo molti pellegrini in Terrasanta, da prima occupata dagli Arabi e poi dai Turchi, pellegrinaggio tanto più meritorio, perchè non scevro di pericoli. Le Repubbliche marittime guadagnavano molto nei trasporti, e trovandosi in frequenti rapporti con i Mussulmani, avevano ottenuto, anche prima delle Crociate, la facoltà di stabilire, in Palestina, Siria ed Egitto, case di commercio, chiese ed ospedali. Ciò si consentiva agli Italiani anche dai fieri Seleucidi, perchè essi compravano a prezzi elevati i loro prodotti e fornivano con i dazi larghi proventi ai loro capi. L'occupazione di Gerusalemme fatta dai Turchi induce le popolazioni cristiane ad una guerra religiosa, predicata da Pietro d'Amiens

e bandita da Urbano II nel 1095. La prima Crociata, effettuata da una turba di fanatici, finì con una carneficina. La seconda — che molti storici riguardano come prima — fu capitanata dal Duca di Lorena, Goffredo di Boullion, e vi presero parte molti baroni francesi, italiani e normanni.

Pisa e Genova, dimostrandosi zelanti di queste imprese, lucrarono sul trasporto dei guerrieri, del materiale guerresco e delle derrate per il necessario approvvigionamento delle armate crociate.

Genova ottenne i primi favori commerciali da Boemondo, che essa aiutò ad espugnare Antiochia. Pisa imitò tosto l'esempio della rivale ed il suo vescovo Ariberto fu il primo capo religioso di Gerusalemme. I Veneziani, che già da molti anni avevano nelle mani il traffico dell'Impero greco, non vedevano di buon occhio questo rimescolìo, che poteva danneggiarli e favorire gli emuli. I Genovesi, capitanati dall'Embriaco, guerriero ed ingegnere navale, sbarcano sulle coste di Palestina macchine guerresche, armi, viveri e, raggiunti i crociati, concorrono alla espugnazione di Gerusalemme (15 luglio 1099). Venezia aiuta i crociati ad espugnar Giaffa, i Pisani a prender Laodicea, i Genovesi ad occupar Cesarea, S. Giovanni d'Acri e Tripoli, pattuendo, in corrispettivo dell'aiuto, concessioni e monopolii a favore dei loro commerci (1105-1109). Dalle convenzioni conchiuse da queste Repubbliche con i capi dei crociati (1) appare frequente il patto, che ad esse fosse conceduto il terzo

(1) Vedi *Monumenta Hist. patriae. — Liber Jurium Reip. Gen.*

in proprietà delle città espugnate o dei loro proventi, immunità da tasse e privilegi commerciali, il che accordava una specie di monopolio del traffico. Le Crociate furono quindi compiute quasi a totale beneficio delle Repubbliche italiane. Ma il Regno di Gerusalemme non durò a lungo, chè il valoroso Saladino s'impadronì di Damasco, di Aleppo ed infine di tutta la Palestina (1187).

§ 10. I Catalani e i Provenzali.

I Catalani (1174-1193), in seguito alla vittoria di Carlomagno, furono i primi a godere nella Spagna l'indipendenza, che valorosamente difesero, imitando l'abilità ed operosità degli Arabi nell'agricoltura, nelle manifatture e nei commerci. Barcellona sotto il regime dei suoi Conti era divenuta centro commerciale importante, ed i suoi *Usatici* del 1068 reprimevano l'esecrabile diritto di naufragio consentito dalle leggi dei Visigoti. I Catalani raggiunsero l'apogeo della prosperità commerciale, quando gli Aragonesi divennero padroni di Sardegna e di Sicilia. Anche le Baleari e le città della costiera mediterranea, quali Valenza, Tortosa, Malaga, seguendo l'esempio di Barcellona, erano salite a grande prosperità. I Catalani concorrevano con le Repubbliche italiane ai traffici d'oriente; strinsero con esse molti trattati commerciali e furono di frequente in lotta, per rivalità di traffici, specialmente con Genova, che li sconfisse a Costantinopoli ed a Ponza, ove Assereto fece prigioniero Alfonso d'Aragona con tutta la sua Corte (1435).

In Linguadoca ed in Provenza, Agde, Narbona, Carcassona, Arles, Montpellier, Nîmes,

Beaucaire, Fréjus, Grasse ed in particolar modo Marsiglia, quali in riva al mare od in comunicazione con esso per fiumi o canali, prendevano parte in quel tempo ai traffici marittimi, ma qualcuna di queste città, strette dai vincoli del feudalismo, non potè raggiungere un largo sviluppo.

Marsiglia, che, per la coltura della sua popolazione, seppe, durante l'impero romano, meritare l'appellativo di Atene della Gallia, sopravanzava tutte le città del mezzogiorno della Francia per la sua intraprendenza nei traffici. Fiorente sotto Carlomagno e Carlo d'Angiò, questa città e tutta la Provenza furono involte nelle guerre di questo re e videro le loro flotte e i loro commerci pressochè annientati dal valoroso siciliano Ruggero di Lauria.

§ 11. Le Repubbliche italiane.

Le Repubbliche italiane con influenze politiche e commerciali, ed anche con sanguinose guerre, cercavano di superarsi e di escludersi a vicenda a Costantinopoli, a Tiro, a Berito, ad Accon. Pisa stabilita in Egitto, grazie ai favori ottenuti dai Soldani, vi attiva un lucroso traffico con le Indie (1174). Venezia volge a suo totale profitto la quarta Crociata, giovandosene Enrico Dandolo, per soggiogare le città della Dalmazia, occupar isole dell'arcipelago e conquistare Costantinopoli, nella quale, fondato l'impero latino, Venezia toglie ogni influenza politica e commerciale a Genovesi e Pisani (1204). Ma i Genovesi a lor volta rimettendo in trono Michele Paleologo (1261) si stabiliscono a Galata e riprendono la supremazia del commercio del Mar Nero e dell'Asia minore. In quel periodo i Genovesi avevano

stabilimenti commerciali in Crimea e nell'Azoff, principalissimo fra i quali Caffa, presso lo stretto di Kertch. A metà del secolo XIII Veneziani e Genovesi fornirono a Luigi IX le navi per le Crociate africane che ebbero per quel Re e per essi, un esito funesto. Più fortunati nel Mar Nero, i Genovesi da Trebisonda si stabilirono ad Erzerum, a Tiflis, a Tauris in Persia, spingendosi nel cuore dell'Asia per averne più direttamente i ricchi prodotti. Possedevano per mezzo dei loro dinasti gran parte dell'Arcipelago ed i trattati conchiusi con i re d'Iconio e di Armenia lor consentivano lo scalo di Ajazzo, o Lajazzo nel golfo di Alessandretta. Ma l'intraprendenza commerciale e coloniale dei Genovesi era indebolita dalle guerre con Pisa e Venezia, dalle civili discordie che il suo debole governo non seppe mai reprimere e dalle minacciose conquiste dei Tartari, dei Mongoli e dei Calmuki nell'Asia. Genova in seguito alla battaglia della Meloria (1284) atterra Pisa, che, caduta più tardi nel dominio di Firenze (1405), perde ogni importanza commerciale e marittima. Venezia, a compenso dei traffici perduti nel Mar Nero, sottentra a Pisa in Egitto ed apresi la via al commercio con le Indie. Proseguono le guerre fra Venezia e Genova; le vittorie di Pola e di Curzola, riportate da Lamba e Luciano Doria, trascinano Venezia all'orlo del precipizio; ma per il patriottismo del suo popolo, per la virtù ed il valore di Carlo Zeno e di Vittor Pisani, i Genovesi sono vinti a Chioggia e la pace si conchiude nel 1299 fra le due Repubbliche. Altre città italiane ebbero fra il 1000 ed il 1300 largo sviluppo economico. Fiorivano i traffici

marittimi ad Ancona, Bari, Trani, Brindisi, Messina, Siracusa, Palermo, Napoli, Gaeta, Savona, Albenga e Nizza. All'interno, Milano, Asti, Firenze, Siena, Lucca avevano raggiunto un alto grado di potenza industriale, commerciale e finanziaria. I cittadini di questi Comuni concorrevano con quelli dei centri marittimi in esteri mercati, per fondarvi fattorie e case di commercio, giovandosi per i primi delle agevolezze delle lettere di cambio e delle operazioni bancarie. Molti Italiani avevano Case commerciali in Francia, Spagna, Fiandra, Inghilterra ed in alcuni luoghi erano così numerosi e potenti, da formare nuclei nazionali, che si reggevano con proprie leggi applicate dai loro capi (Baili, Consoli, ecc.), il che si diceva reggersi in corpo di nazione. Grand'epoca quella, nella quale gli Italiani erano ad un tempo valorosi guerrieri, abili commercianti, valenti industriali, potenti banchieri ed arditi navigatori!

§ 12. Esordi della Lega Anseatica.

Ma nelle città marittime del Nord, intorno alla metà del secolo XII, incominciava a svolgersi la celebre Lega Anseatica, che, seguendo l'esempio dei commercianti italiani, doveva più tardi salire a grande potenza mercantile.

§ 13. Invasioni dei Tartari-Mongoli. Viaggi in Oriente.

Un'azione ragguardevole ebbero sui commerci medioevali le invasioni dei Tartari-Mongoli, popolo di pastori nomadi avvezzi alla vita militare, divenuto terribile sotto il comando di Gengis-Kan, le cui grandiose imprese si svolsero fra gli anni 1206-1227. Quasi tutta l'Asia venne da lui conquistata con immensa uccisione d'uomini. Egli fissò la sua capitale in Caracorum e tenne

sotto il suo dominio la Cina, l'India, la Persia e le regioni bagnate dall'Eufrate e dal Caspio, fondandovi la dinastia dei Gengiscanidi, i più rinomati fra i quali furono Oktai (1227), Cubilai ed Ulagù (1250-1265), i quali proseguirono le conquiste in Asia e domata la Russia, si spinsero in Polonia, Ungheria e Germania. Di qui, per motivi non ben noti, tornarono addietro e vinti i Carismiani nell'Asia minore si volsero alla Mesopotamia, ove distrussero lo splendido regno degli Abassidi, impadronendosi in Bagdad e Bassora di enormi ricchezze. Dopo una serie di reggitori sotto i quali i Tartari erano divenuti fiacchi per lusso ed indolenza, sorge Tamerlano che rinnova le grandi imprese di Gengis (1360-1405). Questo valoroso, ma crudelissimo guerriero, credeva di essere dalla Provvidenza chiamato all'impero del mondo, ed invero il suo regno del quale aveva creato capitale Samarcanda, si stendeva dal Mare Indiano a quello Siberiano, e dal Mar Giallo al Danubio. Coteste spedizioni militari se apportarono immensi disastri e distruzioni di intieri popoli, ebbero però il vantaggio di frenare la baldanza mussulmana e di formare un'altra di quelle grandi unità politiche che riescono tanto utili ai traffici. Infatti i Papi ed i Re cristiani, vedendo i Mongoli sterminar i seguaci del Corano, sperarono di convertirli al Cattolicismo e farseli amici. Di qui la numerosa serie di missionari, ambasciatori e viaggiatori che tanto contribuirono a far conoscere l'Asia e ad estendervi i commerci. Sono noti i viaggi di Ascellino, Simone da S. Quintino, Giovanni di Pian del Carpino, perugino (1246-1242), mandati da

Innocenzo IV, e del fiammingo Rubruquis spedito da Luigi IX di Francia al Gran Kan. Queste ambascierie furono inutili sotto l'aspetto politico e religioso, perchè i Tartari non si diedero pensiero alcuno delle declamazioni di questi frati e finirono coll'abbracciar l'Islamismo, ma le descrizioni fatte da questi missionari al loro ritorno, delle regioni visitate e delle cose vedute, indussero un gran numero di viaggiatori ad inoltrarsi in quelle regioni, ove erano accolti con mitezza dai Mongoli, i quali non vedevano di mal occhio i mercanti stranieri. Tutti questi viaggiatori vennero superati per intraprendenza ed avvedutezza da Marco Polo, nipote di Maffio e figlio di Nicolò, i quali, dopo aver per ragion di commercio peregrinato per quindici anni in Asia, ne erano tornati con grandi ricchezze. Marco è uno degli uomini più straordinari del medio evo ed i suoi viaggi dettati in Genova, ove si trovava prigioniero dopo la battaglia di Curzola, fecero conoscere gran parte dell'Asia centrale, della Cina, dell'India e dell'Arabia (1270-1295).

Ai nomi di questi viaggiatori debbono aggiungersi pur quelli di frate Oderico da Pordenone (1314) che visitò l'Armenia, la Persia, Ceilan, Sumatra, Giava, la Cina, il Tibet e forse il Giappone. In quell'istesso secolo viaggiarono pure alle Indie Nicolò Conti, Marco Cornaro, Caterino Zeno, Giosafatte Barbaro, Antonio Contarini, Marin Sanudo, Balducci Pegolotti — l'autore della *Pratica della mercatura* — frate Mauro di Murano, Gerolamo da S. Stefano, Gerolamo Adorno ed altri molti che il De Gubernatis ricorda nella sua *Storia dei viaggiatori italiani alle Indie*

orientali (Livorno, Vigo, 1875). Tutti questi viaggi e la stessa favolosa leggenda del Prete Gianni o Giovanni valsero a far crescere il desiderio di conoscere nuovi paesi, diedero un vigoroso slancio al commercio e spinsero a più ardite intraprese; e furono le narrazioni del Polo, che più di ogni altra cosa spinsero il Colombo a ricercare al ponente il Sipango, il Cathai ed il Mangi.

§ 14. Gli Ottomani.

In Asia, ai Seleucidi, divenuti più civili e favorevoli ai traffici, succedono gli Ottomani battaglieri e feroci. Anche in quella parte del mondo il popolo più mite venne sempre soggiogato dal più barbaro. Amurat I e Bajazet iniziano la conquista ottomana (1389-1400), ma quest'ultimo è vinto a sua volta da Tamerlano (1402) che nel 1395 aveva saccheggiato le colonie italiane in oriente. Maometto I ed Amurat II più tardi invadono le provincie europee dell'Impero greco e, malgrado le vittorie di Uniade e Scanderbeg, minacciano la Serbia, l'Ungheria e la stessa Costantinopoli (1448). Maometto II, infine, dopo aver ridotto in suo potere gran parte dell'Asia, si impadronisce di Costantinopoli e distrugge l'Impero greco (1453). Questo grande fatto storico è della massima importanza nella storia dei commerci, perchè apportò ad essi una scossa fatale, cagionando la decadenza delle Repubbliche italiane. Mediante umiliazioni dinanzi al fiero monarca e sacrifici gravissimi di sangue e d'oro, Genova conservò ancora per qualche tempo le colonie di Gazzeria e specialmente Caffa; i Veneziani difesero eroicamente i loro possedimenti dell'Arcipelago; i Templari rintuzzarono a Rodi

le armi ottomane, ma col finire del XV secolo, l'astro del commercio italiano impallidisce e scompare in Oriente.

§ 15. **Le scoperte marittime.**

Altri fatti non meno importanti si andavano intanto svolgendo in Occidente. Il Portogallo nel secolo XV, per iniziativa del Principe Enrico il navigatore, dà energico impulso alle scoperte marittime. In seguito a numerosi viaggi di illustri navigatori che andarono scoprendo tutta la costa dell'Africa occidentale, Diaz gira pel primo il *Cabo tormentoso* (1487) e gli dà il nome poi di Capo di *buona speranza*. Vasco di Gama, lasciata addietro l'estrema punta dell'Africa australe, giunge alle Indie, ove Almeida ed Albuquerque fondano un Impero che dà enormi ricchezze e grande potenza al Portogallo (1497-1520).

In Ispagna i regni di Aragona e di Castiglia eransi riuniti in Ferdinando ed Isabella i quali con la espugnazione di Granata avevan posto fine alla dominazione dei Mori nella penisola (1491). Cristoforo Colombo, ottenute da questi sovrani alcune navi, intraprende quella navigazione che ha per risultato la scoperta del Nuovo Mondo (1492). In meno di trent'anni la Spagna occupò in America la più vasta estensione di territorio, che mai si fosse da qualunque Imperio posseduta, dalle quali terre la Spagna trasse ricchezze senza fine, ricevendone i commerci e la navigazione un largo sviluppo. Con Carlo V e Filippo II (1516-1598) finisce ogni potenza dei Comuni italiani e mentre nel Nord vigoreggia l'Ansa, l'Olanda e l'Inghilterra si preparano a conquistare il primato dei mari e dei commerci.

§ 16. I Francesi.

L'industria di Lione, le fiere di Troyes e St-Denis, le navigazioni ed i commerci di Marsiglia riassumono le vicende commerciali di Francia sotto i successori di Carlomagno. Le Crociate indebolirono il feudalismo, peste del commercio, ed apersero nuovi mercati alle città di Provenza e di Linguadoca. Marsiglia lucrò su trasporti di crociati e pellegrini dei quali 6000 all'anno imbarcavano i soli templari. Vi erano adibite due flotte in ciascun anno; ogni pellegrino pagava un lieve tributo alla città che provvedeva accuratamente perchè il trasporto venisse fatto con diligenza. Marsiglia aveva privilegi a Tiro ed a S. Giovanni ed introduceva in Francia i prodotti del Levante e lane dalla Barberia, per Lione, dei cui prodotti era emporio. Data in feudo al D'Angiò, decadde e della sua rovina profittarono Aiguesmortes, Montpellier, Cette, Beaucaire, Fréjus, alle cui fiere accorrevano gli Italiani. Costoro per trafficare con la Fiandra si giovarono da prima della via di Francia; poi impiantarono case a Lisbona; quindi fecero traffico marittimo diretto con quelle regioni. Trasferita la sede papale ad Avignone, vi accorsero gli Italiani che vi avevano banchi, i quali aiutarono lo sviluppo industriale di Lione, e magazzini di panni e tele di Borgogna e Franca Contea. Le grandi vie acquee giovarono assai in questo periodo pel traffico interno e con la Fiandra. Gli Anseatici traevano vini da Bordeaux e Nantes. Narbona, Carcassona, Beziéres, Tolosa, Montpellier ed il suo porto Lattes trafficavano col Levante, colle Baleari, colla costa d'Africa

e le Repubbliche italiane. Perpignan, Châlons, Reims, Rouen, Caen, Chartres, Lille, Cambrai, Douai, Arras possedevano industrie e traffici speciali e Cahors era famosa pei suoi banchieri emuli dei Lombardi e degli Ebrei. Questi ultimi, scacciati a più riprese, ricompariscono sempre, esercitando ogni dove usure, facendo vero commercio nelle città marittime, fondando industrie speciali come quella dei fili d'oro a Trévoux. Harfleur e Dieppe erano visitate da trafficanti castigliani e portoghesi. Dieppe, nido di pescatori e naviganti, traeva dalla Guinea avorii che abilmente lavorava. Giacomo Coeur di Bourges, gran commerciante, appaltatore di zecche, argentario di Carlo VII, e l'armatore Giovanni Ango di Dieppe, che da solo poteva allestire una flotta, dimostrano quale potenza e ricchezza potessero attribuire i traffici.

Marsiglia nel 1423 fu saccheggiata per cinque giorni dagli Aragonesi. Il re Renato adottò provvedimenti per farne rifiorire i commerci (1472). Luigi XI favorì il traffico; stabilì che le merci del Levante non fossero introdotte che da navi francesi; promosse fiere, migliorò le strade, introdusse il gelso e l'industria serica, ordinò le poste, protesse la stampa, migliorò pesi e misure, fiaccò il feudalismo. Sotto il suo regno Marsiglia rientra nel dominio della Monarchia (1480) e da quel momento incomincia per essa una nuova vita commerciale.

§ 17. I Germanici.

I Venedi, popolo slavo, avevano, da tempo remoto, importanti centri di commercio marittimo sulle coste del Baltico. I Sassoni, dopo la loro sottomissione a Carlomagno, occuparono

parecchie di queste città. I cavalieri dell'Ordine Teutonico concorsero alla diffusione del commercio alemanno nel Baltico, fondandovi Riga, Reval, Kulm, Danzica, Königsberg ed altri centri di popolazione tedesca. La pesca delle aringhe fu da prima esercitata nel Baltico e ad essa partecipavano Norvegesi e Danesi che più tardi la esercitano in altri mari. Dopo la caduta della misteriosa Vineta, Visby, nell'isola di Gothland, diviene il centro più importante del commercio del Baltico. Ivi affluivano svariati prodotti di quelle regioni e principalmente pece, miele, sego, pelli, schiavi, ferro, legname. L'agricoltura e l'industria andarono sviluppandosi gradatamente anche prima del secolo XI in Germania, e grazie alle grandi strade commerciali aperte da Carlomagno, Brema, Lubecca, Amburgo, Stade, Bardewich, Norimberga, Ratisbona, Passau avevano traffici con Costantinopoli, con l'Inghilterra e con l'Italia. Il mercante era considerato come uomo libero; non così gli artigiani, e non fu se non dopo Enrico V che anche questi acquistarono la piena libertà e si ordinarono in *ghilde* o corporazioni, a tutela dei loro diritti. I tessitori di lino erano divenuti così abili, che Baldovino III conte di Fiandra ne attirò buon numero nei Paesi Bassi ove fiorì in seguito grandemente quest'arte. Lo scavo delle miniere di metalli preziosi, come di quelli comuni, ebbe presto un vivo impulso in Germania. Il traffico del danaro era anche qui nelle mani degli Ebrei, dei Lombardi, ed anco degli orefici. Gli imperatori delle Case di Sassonia e di Franconia proteggevano i commerci anche per avere l'appoggio di una ricca borghesia contro i potenti vassalli. Ma il

territorio germanico essendo sminuzzato, il commercio non poteva espandervisi, ed i gravosi dazi, la varietà delle monete e la poca sicurezza delle vie lo contrastavano. Il commercio germanico trovò la sua vita nelle città, e l'azione dei trafficanti italiani vi fu altamente benefica. Sventuratamente la smania degli imperatori tedeschi di voler essere considerati quali successori dei Cesari romani, li spinse a numerose spedizioni militari in Italia, il che, se valse ad accrescere la civiltà delle popolazioni tedesche, rafforzò la potenza dei feudatari e mantenne il frazionamento territoriale e commerciale, piaga fatale che durò fino ai nostri giorni.

§ 18. Sviluppo della Lega Anseatica.

Le città commerciali germaniche sentirono la necessità di collegarsi, per darsi reciproco aiuto. La prima società si formò fra Lubecca e Brema nel 1158, pel commercio della Finlandia. Le città renane avevano ricchi traffici così nell'epoca romana, come in quella dei Franchi; Spira, Magonza, e sopratutto Colonia, erano alla testa dei commerci di quella regione, soggiorno prediletto di Carlomagno. Dopo la sua morte i castellani del Reno, con pedaggi, angherie, emporii forzati, impacciavano i traffici. Di qui la prima lega delle città renane per difendersi contro le vessazioni dei feudatari. Le città sveve si unirono in lega, e in esse primeggiarono Norimberga, Ausburgo ed Ulma. Dalla unione della lega renana con la sveva ha suo principio l'Ansa, alla quale aderirono gradatamente tutte le più importanti città della Germania. Al tempo delle lotte con Waldemaro III (1361-1370) l'Ansa contava 77 città consociate. Queste città, individual-

mente deboli, divenivano potenti entrando a far parte di questa vasta associazione. L'Ansa teutonica procurava di estendere con arte finissima i commerci, ottenendo da deboli principi monopolii di pesche e di miniere, amministrazione di gabelle ed immunità di dazi. Lo sviluppo più ragguardevole della lega si ebbe dal XIII al XIV secolo, nel quale periodo aveva quasi l'esclusivo monopolio dei mari nordici, trattando a modo di potenza politica con imperatori e re, con i quali sostenne, occorrendo, lunghe guerre. L'Ansa aveva grandi stabilimenti commerciali in Novgorod, a Bruges, a Berghem, a Londra, mediante i quali essa estendeva i suoi commerci in Russia, in Fiandra, in Scandinavia ed in Inghilterra, ove aveva la rinomata Corte d'acciaio. Ogni dove la convenienza lo suggerisse, l'Ansa fondava fattorie nelle quali il commercio era ordinato con disciplina militare. Dopo la guerra con Edoardo IV d'Inghilterra, l'Ansa col trattato del 1474 dovette aprire il Baltico al commercio inglese, il che fu per essa una grave scossa. Sul finire del XV secolo le sorti della lega accennavano a manifesta decadenza. L'Olanda si staccò da essa nel 1448 e cominciò a divenire un molesto concorrente. Le scoperte del Nuovo Mondo crearono più vasti mercati e deviarono la corrente dei traffici; la potenza di Carlo V rintuzzò le pretensioni dell'Ansa e finalmente la disastrosa guerra dei trent'anni apportò la sua completa rovina. Gli *Ordelen* ed i *Ressi* della lega formano un corpo di legislazione marittima che rivelano il sapiente organismo di questa potente associazione.

§ 19. **I Paesi Bassi.**

La pesca e la navigazione costituirono le prime risorse dei Paesi Bassi, i quali importavano principalmente legname ed esportavano pesce. Le manifatture d'ogni genere prosperarono ben presto nel Brabante e nella Fiandra. Bruges, Dordrecht ed Anversa, collocate in eccellenti posizioni commerciali, giovandosi di fiumi navigabili e di canali, divennero emporii di deposito e di approvvigionamento. Or vinte or vincitrici nelle lotte con i Normanni, queste popolazioni spiegarono meravigliosa attività, innalzando argini contro il mare ed i fiumi, compiendo prosciugamenti, fabbricando navi, curando l'agricoltura, l'allevamento del bestiame, la lavorazione delle cuoia, la fabbricazione dei formaggi, la produzione della canapa e del lino, che diede luogo all'industria tutta neerlandese della tessitura della tela. Quando il conte di Fiandra fu proclamato re in Costantinopoli (1204) il commercio dei Paesi Bassi con l'Italia e col levante divenne attivissimo, costituendo un mercato interamente aperto a tutti i commercianti stranieri. Bruges in Fiandra con i suoi rinomati porti della Chiusa e di Damne, solcata dai canali che conducevano a Gand e ad Ostenda, alla metà del secolo XIV contava 150 mila abitanti, dacchè tutte le nazioni che avevano più fiorente commercio vi tenevano Case commerciali; grandiosi magazzini accoglievano in Bruges i prodotti d'ogni paese; Ebrei ed Italiani vi facevano il traffico della lana, della seta e della banca. Le cronache di quel tempo indicano le merci che maggiormente affluivano a Bruges e questi elenchi attribuiscono agli Italiani droghe, aromi, zucchero, riso, bambagia,

seta, materie tintorie, seterie, velluti, stoffe ricamate, torselli, camelotti, allume, zolfo, vini. Le specialità di prodotti commerciali del mondo erano tutte rappresentate in Bruges, da dove venivano poi riesportate per quei paesi ove i trafficanti trovavano maggiore vantaggio. A ciò si aggiungeva uno sviluppo industriale di primo ordine nelle arti della lana, del lino e della canapa, manifatture che fiorivano principalmente, oltrechè in Bruges, in Gand ed in Lilla e le prime miniere di ferro e di carbone del bacino della Mosa si incominciarono a scavare sulla fine del XIII secolo. L'Ansa, come abbiamo detto, aveva uno dei suoi principali stabilimenti in Bruges (detta Bruggia dall'Alighieri) che al tempo della sua maggiore prosperità contò sino 68 ghilde. Il dominio savio e moderato dei conti di Fiandra, dei duchi del Brabante e della Casa di Borgogna giovò grandemente allo sviluppo della ricchezza di questa regione. Estinto il ramo dei Borgogna (1477), i Paesi Bassi, dovendo passare all'Austria, tentarono rendersi indipendenti, ma Federico III assalì Bruges, represse l'insurrezione e la saccheggiò. Da quel tempo questo gran centro commerciale incomincia a decadere; il porto dell'*Ecluse* (Sluys) s'insabbia; Anversa, collocata in così felice posizione sulla Schelda, profittò della decadenza della rivale, di guisa che l'Ansa vi trasferì la Casa che aveva in *Brugge*, come la chiamavano i Fiamminghi. Ad Anversa fiorirono da quel tempo tutti i rami d'industria proprii dei Paesi Bassi, ed il commercio marittimo, dopo le grandi scoperte, vi fece affluire i prodotti dell'America e delle Indie.

Anche i Paesi Bassi del nord andavano com-

piendo in questo periodo la loro evoluzione commerciale. Dediti alla pesca ed alla navigazione, la Zelanda, l'Olanda, la Frisia, la Gheldria ed Over-Issel fecero da prima parte dell'Ansa e più tardi impegnarono con essa lotte navali, aprendosi la via del Baltico da dove ricavavano il legname necessario per la costruzione delle loro navi. La pesca marittima che darà sempre i migliori marinai, per i grandi ostacoli con i quali essi devono lottare esercitandola, fornì copiose ricchezze a queste popolazioni, specialmente quando Guglielmo Boekels trovò modo di conservare le aringhe. Enchuisem, Amsterdam, Schiedam erano i principali centri ove si preparavano le flotte per questa lucrosa pesca, che venne giustamente detta la miniera d'oro dell'Olanda. Leida, Rotterdam, Harlem avevano ricche manifatture e ragguardevoli commerci. Dordrecht sulla Mosa, e presso il mare, aveva fattoria degli Anseatici. Amsterdam e Rotterdam non acquistarono vera importanza, se non dopo la decadenza dell'Ansa. Col trattato di Spira (1544) gli Olandesi ottengono la supremazia del commercio del nord ed Amsterdam si pone sulla via di quella grandezza commerciale, che essa raggiunge appieno nel XVI secolo.

§ 20. L'Inghilterra.

Le isole britanniche, visitate nella antichità dai Fenici e dai Cartaginesi, furono conquistate dai Romani che le trovarono abbondanti di prodotti agricoli e minerari. Nel VI secolo queste isole fornivano alle Gallie pelli, tele, ferro, piombo e stagno. Al tempo di Carlomagno, l'Inghilterra, divisa in piccoli reami in preda a guerre civili e disertata da invasioni di popoli nordici, non

aveva che un debole commercio con la Frisia e la Francia. Fiamminghi e commercianti di Lubecca, iniziarono nel XII secolo più frequenti relazioni coll'Inghilterra, come sempre ne ebbero i porti di Calais, Abbeville e Dieppe. Anche prima di passare sotto il dominio dei Normanni, Londra era frequentata da commercianti stranieri. Durante il secolo XIII l'attività commerciale inglese comincia a svilupparsi fornendo in più gran copia ferro, stagno, piombo e lana. Oltre Londra si erano date al commercio marittimo Norwich e Bristol, che avevano traffici coll'Irlanda e la Norvegia. Sviluppo più grande assunsero i commerci in Inghilterra, quando nel XIII secolo si fondarono compagnie per trafficare in Fiandra. Numerosi erano allora gli stranieri stabiliti in Inghilterra, per ragione di commercio e potenti specialmente gli Anseatici, favoriti da privilegi, dannosi agli Inglesi. Il commercio dei vini francesi era assai attivo; ma essendo disturbato dalle frequenti lotte dell'Inghilterra con la Francia, se ne fecero intermediari i Fiamminghi. Gli Italiani nel XIII secolo avevano banchi in Inghilterra, vi acquistavano lane e vi importavano panni e seterie. Al tempo di Giovanni I l'Inghilterra aveva traffici con Portogallo e Spagna. La flotta di Riccardo I che si portò alle Crociate, fu la prima di bandiera inglese che passò lo stretto di Gibilterra, sebbene Beniamino di Tudela sino dal XII secolo trovasse commercianti inglesi in Alessandria di Egitto. La Scozia aveva nel XV secolo relazioni commerciali con le Orcadi, la Svezia, la Danimarca e la Norvegia. Nel XIV secolo i commercianti di varie nazioni europee favorite da una *carta* mercantile del 1303, si stabilirono

in Inghilterra e si impadronirono quasi esclusivamente dei suoi traffici, reggendosi con leggi e proprii capi. Queste *carte* erano spesso rinnovate per larghi donativi fatti ai monarchi ed erano rotte da frequenti guerre. Re e grandi signori favorivano gli stranieri perchè da essi avevano ambiti prodotti di lusso, e per la loro attività le dogane davano maggiori proventi. Nel secolo XIV l'Inghilterra attira tessitori di lane da Bruges e Lovanio, crea i Consigli del commercio, stabilisce depositi dei suoi prodotti su mercati esteri e quando nel 1455 gli Italiani vi importarono l'industria della seta, il Parlamento proibì l'importazione dei tessuti serici. Navigatori inglesi, giovandosi di convenzioni coll'Ansa, stabilirono depositi di vini francesi nei porti del Baltico, dai quali prima erano esclusi, e l'Ansa, desiderosa di conservare i grandi privilegi dei quali godeva il suo stabilimento di Londra, permise a commercianti britannici di potersi stabilire a Berghem ed in altri mercati scandinavi. Ben presto però (1381-1390) dai monarchi inglesi si stabilisce che merci britanniche non possano venire trasportate se non da navi nazionali, il che apporta grave colpo ai commerci degli stranieri.

§ 21. Il Portogallo.

Il traffico dell'antica Lusitania si confonde con quello della Spagna durante il dominio romano. Il Portogallo, come la Spagna, fu invaso da Alani, da Visigoti, dagli Arabi, dal cui dominio venne liberato coll'aiuto di Genovesi, Pisani, Normanni e Frisoni. I porti di questa regione svolsero attive relazioni commerciali con quelli della Francia occidentale, della Catalogna, della Provenza e d'Italia. Nel XIV secolo, il Portogallo

aveva ottenuto privilegi in Inghilterra ed in Francia; nel XV arma le prime flotte, e sotto re Giovanni nel 1415 espugna Ceuta. L'infante Enrico desta nei Portoghesi l'amore alle imprese marittime ed essi sorpassano il Capo Noon, scuoprono le Azzorre (1432), Madera, le isole di Capo Verde, Guinea, Congo e finalmente il passaggio alle Indie pel Capo di Buona Speranza. Dal 1415 al 1580 corre per il Portogallo il periodo eroico, durante il quale questo popolo conseguì una potenza politica e commerciale, che non raggiunse mai più in seguito.

Vasco partì da Lisbona con tre navi nel luglio 1497; in dicembre rivide l'ultima colonna posta oltre il Capo di Diaz dando a quelle coste il nome di Natale. Ebbe lotta con gli Arabi di Mombaza, ma fu favorito da quelli di Melinda. Il 20 maggio 1498 sbarcò a Calicut e la nuova via alle Indie era ritrovata. Re Emanuele, avuta la relazione del risultato, assunse il titolo di *signore della navigazione e commercio dell'Etiopia, Arabia, Persia ed India.* La vera spedizione militare fu fatta con Cabral che partì con 13 navi (1500), toccò il Brasile e giunto a Calicut ebbe da Samondri, che i Portoghesi chiamavano Zamorino, buone accoglienze, con facoltà di poter aprire magazzini pel commercio delle spezierie. Ma i Portoghesi, trattando gli Indiani da conquistatori, perdettero il favore del principe del Malabar, alleandosi con i re di Cochin e di Cananor. Cabral ritornò con ricco carico delle derrate indiane (1501). Giovanni da Nova scoperse Sant'Elena e sconfisse una flotta del Zamorino (1502). Segue altra spedizione di Gama che batte pur egli la flotta dello Zamorino e

l'obbliga a firmare un trattato con amplissime concessioni (1503). Si riconobbe la necessità di mantenere nel Malabar una forte organizzazione e vi si spedì il *vicerè* Almeida con flotta numerosa (1505).

Almeida costrusse fortezze, fondò stabilimenti commerciali a Ceylan, facendo occupare da Tristan da Cunha l'isola di Socotora, per intercettar la via di Egitto. Gli Arabi di Gedda sorpresero il figlio di Almeida e lo sconfissero, ma il vicerè ne sbaragliò la flotta presso Diu (1509).

Albuquerque succeduto ad Almeida occupò Goa e la proclamò capitale del nuovo reame portoghese. Le resistenze degli indigeni furono vinte ed il vicerè potè volgersi all'Indo-Cina occupando la penisola di Malacca. Dopo questa impresa i Portoghesi si spingono a Sumatra, a Giava, alle isole della Sonda, alle Filippine ed alle Molucche, nominando un loro governatore a Tarnata. Navigarono a Canton e mandarono ambasciatori a Pechino, fondando fattorie a Celebe, a Borneo, alla Nuova Guinea, visitando persino il Giappone. Grandi fattorie fondavano a Masulipatam ed a Negapatam e sulle rovine di Meliapur, la città di S. Tomaso. Ma la sede principale del loro commercio era Goa e tutta la regione dall'Indo a Capo Comorin ove avevano inoltre Goa, Diu, Daman ricca di riso, Basseim di legname, Kaoul di seta, Salsette e Boa-Bahia (Bombay) copiosa di ogni prodotto indiano. Stabilimenti floridi avevano pure a Dabul, Onore, Barcelore, Mangalore, Calicut, Cochin e Quiloa. La pubblicazione delle carte marittime della nuova via alle Indie fu vietata dal re di Portogallo e senza il passaporto portoghese non si

permetteva ad altre nazioni di navigare nei mari indiani.

§ 22. Decadenza delle Repubbliche italiane.

Le repubbliche italiane percosse dal Turco nel Levante, dilaniate da discordie civili e da guerre sanguinose, non seppero imitare l'esempio del Portogallo. I Genovesi, che pure nel 1291 avevano scoperto le Canarie, che avevano a concittadini Colombo ed i Caboto, ai quali ultimi Venezia diede cittadinanza ed Inghilterra le navi per le scoperte, non parteciparono al nuovo indirizzo che al commercio davano le scoperte marittime. Ed a proposito di navigazioni e scoperte, non si deve tacere che il continente americano fu, prima del 1000, visitato dai Normanni, i quali, dopo aver colonizzato l'Islanda e la Groenlandia (871-877) per opera di Naddod, Gardar, Ingolfo, Gunbjorn ed Enrico il Rosso (Eirik-Raudi) con Thorstein e Leeif figli di Enrico, si spinsero all'*Helluland* (Terranova), al Markland (Nuova Scozia) ed al Winland (? dal 1000 al 1051). Marson ed Hervador abitarono il *Tramanaland* che si estendeva sino alla Florida. Il bardo Mereditho ha celebrato nel XV secolo i viaggi di Madoc, che nel 1170 aveva compiuto grandi intraprese nel continente americano.

Altre spedizioni leggendarie sono pur quelle degli *Almagrurin*, arabi pellegrini, i quali visitarono il *mare tenebroso* (l'Atlantico) e le Canarie intorno al 1147. Viaggi di scoperte, prima di Colombo, si intrapresero dai genovesi Guido, Ugolino e Vadino Vivaldi (1291), da Lanzerotto Marocello scopritore delle Canarie, dai veneziani fratelli Zeno (1380), da Bartolomeo, da Antonio e da Raffaello Noli (1340), da Niccoloso

da Recco (1341), dal veneziano Alvise Cadamosto (1454), da Antoniotto Usodimare (1455). Quanto al Tedisio Doria, se fornì le navi alla spedizione Vivaldi, non prese parte alla indicata spedizione. Sin dal 1317 Emanuele Pessagno e nel 1444 Lanzerotto Pessagno, genovesi, coprivano la carica di ammiragli del Portogallo.

Anche i Fiorentini, dopo che Genova ebbe loro venduto nel 1421 il porto di Livorno, si applicarono al commercio marittimo; fondarono un arsenale ed un cantiere, ed avevano create le flotte d'Oriente e d'Occidente. Il Magistrato dei Consoli del mare regolava le cose della navigazione. A fine di estendere i loro commerci i Fiorentini mandavano all'estero ogni anno dodici giovani delle famiglie più ragguardevoli della loro città, affinchè conoscessero bene le particolarità del traffico in Levante, ma specialmente in Egitto, dando così un esempio che le nazioni più moderne procurano imitare come mezzo fra tutti il più efficace per estendere i traffici ed aprire nuovi mercati ai prodotti nazionali. La mercatura, dice il Pignotti (1), prosperava a tal segno in quel tempo in Firenze, che, tolta Venezia, la si riguardava come la più ricca città d'Europa (1422) (2).

§ 23. Arti e industrie nell'età di mezzo.

Le arti e le industrie, da rozze e meschine quali erano secondo che lo dimostra Muratori nella *Dissertazione XXIV,* al cader dell'Impero romano e sotto i barbari, andarono gradatamente

---

(1) L. Pignotti, *Storia della Toscana*, vol. IV, pag. 226.
(2) G. Boccardo, *Storia del Commercio*, pag. 179.

perfezionandosi nel medio evo. Già vedemmo come l'agricoltura per opera degli Arabi che si valevano largamente della irrigazione fiorisse in Siria, Sicilia ed in Spagna, la quale, sotto Abd-el-Raman III, nel 950, raggiunse l'apogeo della sua prosperità. Vari Ordini religiosi che avevano per istituto la coltivazione colmarono paludi e dissodarono e resero produttivi molti terreni. È noto come Carlomagno promuovesse attivamente la coltura dei terreni specialmente in Germania. Le Crociate diffusero in tutta Europa l'allevamento del bestiame e prodotti, piante e colture prima ignote. Fra gli altri ordigni divulgati in quel tempo si notano i molini a vento e ad acqua che tornarono utilissimi in quei tempi di frequenti carestie. Preparata meglio la farina, anche il pane fu meglio lavorato, quantunque fornai e rivenditori avessero mille impacci per la determinazione dei prezzi. Il vino, del quale in Grecia, Italia, Francia e lungo il Reno si ebbe sempre larga produzione, fu meglio preparato; e coll'orzo fermentato e più tardi col luppolo si lavorarono birre. L'idromele e l'ippocrasso erano bevande assai diffuse e si preparavano anche con erbe aromatiche e spezierie.

Si può immaginare che cosa fosse l'arte delle costruzioni quando Goti e Vandali ignoravano il modo di far calce e mattoni. Anche più tardi si usava il legno per le abitazioni, adoperando le pietre solo per i palazzi di principi, per le chiese, conventi, castelli e fortezze. Nel 1300 si fabbricarono le condotte da fumo, vetri per le finestre e si ricominciò a selciare le pessime strade. Le due cupole più antiche son quelle di Santa Sofia a Costantinopoli e di S. Vitale

a Ravenna. Nel secolo XIII domina l'arco acuto e l'architettura gotica. Il duomo di Colonia è del 1218. Al 1400 si ha lo stile del rinascimento, parziale rinnovazione dello stile romano, del quale si hanno saggi eminenti in Santa Maria del Fiore, nella cupola del Brunelleschi, in S. Pietro di Roma ed in molti altri palazzi e chiese. I mobili usati dalla generalità dei cittadini erano rozzi e poco comodi, ma quelli dei ricchi erano abilmente intagliati. Dalle persone agiate si avevano tappeti e tappezzerie di pregio; tavole, seggioloni, scanni, letti tozzi, pesanti; casse per riporvi le vesti; pochi libri, salvo nei monasteri; intagli artistici e tarsie negli altari e negli stalli dei cori.

La ceramica è arte italiana. Etruschi e Romani avean bei vasi di terra cotta di rosso lucido con disegni greci. La Germania al VII secolo non conosceva ancora la ruota del vasaio. Gli Arabi ebbero stupende ceramiche con ricchi disegni detti ispano-moreschi. A Majorca nelle Baleari se ne avevano fabbriche rinomate, donde vuolsi il nome di *majoliche.* Anche a Faenza ed Urbino si lavoravano bei piatti e tegole inverniciate, bassorilievi, statue, nei quali lavori andò famoso Luca della Robbia. Piatti, stoviglie, statuine, calamai ed altri attrezzi artistici che si eseguivano a Savona ed a Genova, sono ricercatissimi e conservati nei Musei. Palissy e Maestro Giorgio divennero celebri per la fabbricazione di stoviglie artistiche, decorate e colorite.

Nei banchetti di ricchi, mentre si aveva uno smodato lusso barbarico, per molto tempo un solo coltello serviva per tutti i convitati, nè si avevano forchette.

Pare che i Veneziani trasferissero l'arte della vetreria dall'oriente; essi rendevano il vetro incoloro col manganese, fabbricavano perle di vetro colorato, smalti, paste vetrarie a varie tinte, fra le quali l'avventurina. Imitavano pietre preziose, fabbricavano specchi, lampade e molti altri oggetti. Centro di questa industria era Murano, e vi fu tempo che 30,000 persone vi erano occupate. Vi si fabbricavano pure vetri bianchi e colorati per finestre legati da piombo; valenti artisti preparavano disegni per i superbi e rinomati mosaici.

Il sapone pare fosse d'origine francese; pure a Savona se ne avevano fabbriche da tempi remoti. Oltre all'olio, per l'illuminazione servivano torcie di pino, di sego e di cera; ma l'illuminazione pubblica non esisteva. La canna da zucchero fu conosciuta dai Greci al tempo delle conquiste di Alessandro; nel secolo VIII gli Arabi la importarono all'India e la trapiantarono in Egitto, Cipro, Creta, Sicilia, Spagna e furono i primi a cristallizzare e raffinare lo zucchero. A metà del 1400 le raffinerie erano ogni dove diffuse. Arti arabe sono pure la distillazione col lambicco, la fabbricazione dell'acquavite, l'estrazione dell'alcool, da grani, vinaccie, ghiande, castagne ed altri amidacei; l'estrazione delle essenze e la fabbricazione di molti liquori. L'arte della seta, dopochè il seme bachi nel 525 venne portato a Costantinopoli, si diffuse rapidamente. Nel 1140 Ruggero normanno importò la tessitura in Sicilia da dove si propagò in Calabria, a Firenze, a Lucca, a Genova. Quando nel 1300 Giano Della Bella obbligò tutti i cittadini di Firenze ad iscriversi ad un'arte, quella della seta era fra le più

stimate. Nel secolo XIV Firenze aveva 80 fabbriche di seta che producevano tessuti misti con fili d'oro e d'argento. Quest'arte prosperò a Milano, a Lucca ed a Genova, ove si tessevano bei velluti e damaschi ed era diffusa in molte città del Piemonte.

Il cotone fu introdotto dagli Arabi che lo importarono in Sicilia da dove la sua coltura si estese nelle campagne di Salerno; se ne cavavano fili coi quali si tessevano fustagni ed anche tele più fine.

La lana veniva filata da prima dalle donne nelle case; poi in fabbriche. Corporazioni religiose si applicarono all'arte della lana e fra queste la più nota è quella dei frati Umiliati che produceva anche feltri e panni follati. Al tempo di Filippo Maria Visconti 60,000 persone erano occupate nel Milanese nell'arte della lana e Firenze aveva dato largo sviluppo a questa industria. Anche nelle Fiandre, e specialmente a Bruxelles, Gand, l'arte della lana fu portata a perfezione e di là trasferita in Inghilterra. Nei Paesi Bassi le corporazioni dell'arte laniera erano fra le più potenti.

Per le tele di filo Germania e Fiandra ebbero sempre il primato ed allora (come ora) in questa ultima regione si produceva il miglior lino.

L'arte della tintura decaduta in occidente, vi fiorì nuovamente per azione degli Orientali, che vi apportarono il guado, la ginestrella, la robbia. Centri più noti erano Venezia e Firenze, ove l'arte di *Calimala* (negozio all'ingrosso di panni tinti) prosperò assai. Dopo le Crociate si propagò l'uso delle vesti a colori vivaci e multicolori. Alcune di queste stoffe, sebbene contino

già parecchi secoli, hanno ancora adesso tinte brillanti. Lo scarlatto della cocciniglia e del legno del brazile (che più tardi fece dare tal nome ad una vasta regione americana perchè di esso abbondava), il sandalo e l'oricello, giovavano a produrre tinte porporine. I gialli si avevano da legni speciali e dallo zafferano; il turchino dal guado e dall'indaco.

Intorno al 1300 si apprese a ridurre i metalli in fili, fabbricando aghi con cruna, il che migliorò la cucitura delle vesti. Principi e prelati avean mantelli e piviali tessuti e ricamati con fili d'oro e d'argento, con merletti e frangie. Venezia dava broccati; Genova rasi e damaschi per vesti di lusso. Gli abiti invernali dei grandi erano foderati di pellicce di Svezia e di Russia. In un tempo in cui le classi si distinguevano dai vestiti, i ricchi sfoggiavano in abiti di gran lusso che non potè mai essere frenato dalle leggi suntuarie. La concia del cuoio era largamente praticata nel medio evo, dacchè questo prodotto giovava per selle, finimenti, guanti, cinture, guaine, astucci, scarpe, stivali ed a molti altri usi. I lavoranti in cuoio quasi ogni dove costituivano apposita corporazione, talvolta uniti o separati dai pellicciai. Gli Anseatici facevano un commercio ragguardevole di pellicce, e gli Arabi di Spagna fabbricavano in Cordova cuoio di grande rinomanza.

Le miniere di ferro erano da tempi antichissimi esercitate in Italia e Svezia. I lavori in ferro si compievano in modo speciale in Lombardia, Aosta, Calabria. Il rame si traeva specialmente da Val d'Aosta; il piombo e l'argento dalla Sardegna, e le miniere di quest'isola non

furono l'ultima fra le cause della guerra fra Genova e Pisa.

L'oro si traeva da piriti, da quarzi e da sabbie di torrenti; se ne facevano monili e monete e lo si adoperava per usi ecclesiastici e dorature. Mercurio e manganese si traevano dal Veneto e dalla Spagna.

Le prime miniere di carbon fossile furono lavorate a Newcastle nel 1238 e poi nel Belgio; nel 1350 il carbon fossile era divenuto d'uso comune, sebbene contrastato per la molestia del fumo. L'Inghilterra, la Spagna e la Boemia avevano la supremazia nella produzione dello stagno.

Il ferro si lavorava nelle fucine col sistema catalano. Il bronzo era ridotto in arnesi, in porte monumentali, statue, grandi candelabri, martelli da porta, fusti da lampioni. Si adoperavano anche i metalli per veicoli da merci e da persone, per grosse catene colle quali si chiudevano i porti, per fasciar imposte, costrurre inferriate, pesanti chiavi e lavori da magnani e calderai. La prima vettura della quale si ha memoria è quella che adoperò la moglie di Carlo d'Angiò per la sua entrata in Napoli nel 1282.

Le numerose armature medioevali, che abbiamo nei musei, provano la grande perizia che si era raggiunta nella lavorazione di questi arnesi. Le migliori si fabbricavano a Milano, Brescia, Genova ed in Fiandra. La Spagna e Damasco davano le migliori spade. Si fabbricavano balestre, spadoni a due mani, scudi, corazze. Le maglie di acciaio erano state imitate dagli Orientali. In qualche città si avevano corporazioni di coltellinai e degli scutai.

Per dividere il tempo gli antichi si servivano di meridiane, di gnomoni, di clessidre a sabbia e ad acqua. Gli Arabi introdussero gli orologi a peso. Giovanni Dondi nel 1340 costrusse a Padova il primo orologio da torre, e Bologna ebbe il primo orologio con soneria. A Milano gli orologi vennero introdotti nel 1350, a Venezia nel 1400. I primi oriuoli portatili provennero da Norimberga e se ne fabbricavano in gran quantità in Svizzera, Olanda, Inghilterra.

Si può affermare senza alcun dubbio che quella della musica e degli strumenti musicali è arte italiana. A Guido di Arezzo si attribuisce l'aver ridotta l'armonia a metodo scientifico. I menestrelli o trovatori, come pure i suonatori nelle chiese o nelle sale dei castelli e fin le truppe adoperavano strumenti che davano luogo a larga fabbricazione. Si usavano arpe, flauti, liuti, timballi, trombe, corni, tamburi, zampogne, nacchere, mandòle, chitarre, clavicordi, spinette, clavicembali a martello, organi a mantice. Padova e Vicenza erano rinomate per la fabbricazione di tali strumenti. Il violino, trovato da Cherlino da Brescia nel 1450, fu ridotto a perfezione da rinomati fabbricanti di Cremona. Il grande uso delle campane nelle feste religiose e civili dava luogo a fusioni talvolta gigantesche di tali strumenti.

A Petruccio da Fossombrone si attribuisce la prima stampa delle note.

L'arte dei copisti era giunta a grande perfezione e mirabili lavori di miniatura od alluminatura resero famoso Oderigi da Gubbio. Quest'arte, che richiede lungo tempo e pazienza, suoleva essere esercitata nei monasteri. Prima

si scriveva su cartapecora; ma nel secolo VI gli Arabi introdussero la carta fatta con cotone, lana e canapa. Nel 1300 la carta di cenci era diffusa ogni dove. Le prime cartiere, in Italia, si ebbero a Fabriano ed a Padova.

Alla stampa si giunse mediante riproduzione di imagini, e fabbricazione di carte da giuoco, fatta con la xilografia, ossia incisione in legno. Anche le carte da giuoco furono introdotte dall'Oriente; le migliori si fabbricavano a Venezia e valenti artisti ne miniarono mazzi costosissimi, dei quali si hanno esemplari bellissimi nei musei. Panfilo Castaldi da Feltre e Gutenberg di Magonza introdussero l'uso dei caratteri mobili intorno al 1450. Tedeschi importarono quest'arte a Subiaco; il Cennini a Firenze nel 1471; l'Aldo, il Giunta ed altri celebri tipografi in Venezia, e fecero progredire quest'arte, che ebbe un'azione così potente su di ogni ramo di attività umana. A Ravenna nel VI secolo si eseguivano lavori geografici e si riprodussero le tavole del mondo di Augusto e di Agrippa. Nei conventi si facevano itinerari e mappamondi terrestri e celesti con figure fantastiche. Ruggiero di Sicilia nel 1138 affidò agli Arabi la costruzione d'un globo d'argento, che rappresentasse il mondo ed Edrisi ne fece la descrizione. Venezia, Genova, Pisa avevano valenti cartografi, che fabbricavano carte nautiche, portolani, mappamondi. Fu una carta di Toscanelli, morto nel 1482, che infervorò maggiormente Colombo nelle sue intraprese; lo stesso Colombo era un buon cartografo.

L'amalfitano Flavio Gioia divulgò nel 1302 l'uso della bussola nautica comunicato probabilmente dagli Arabi, come il pisano Fibonacci,

un secolo prima, aveva scritto il primo trattato di aritmetica e di algebra, apprese ugualmente da questo popolo.

Dal 1100 al 1200, si perfeziona le fabbricazione delle navi pel commercio e da guerra, si hanno le prime cambiali e si introduce l'uso di nominar Consoli i quali proteggano all'estero i commerci delle rispettive nazioni, e si fondano i primi banchi di deposito in Venezia ed in Genova. Ruggero Bacone trova nel 1260 lo scoppio del salnitro; Schwartz nel 1340 fabbrica la prima polvere da sparo; nel 1346 si adoperano i primi mortai da bomba ed i cannoni. Intorno a quel tempo si aprono più numerose e più comode le strade; dalla Persia si introduce in Arabia la coltivazione del caffè; Antonello inventa la pittura ad olio; Boekels trova il modo di conservare le aringhe; si istituiscono i primi lazzaretti, Maso Finiguerra incide sul rame, Spina pisano e Armati fiorentino introducono l'uso degli occhiali, Berguem di Bruges perfeziona la lavorazione dei diamanti (1450); si fabbricano in maggior numero le vetture; si fondano i primi Monti di pietà (1460) e le prime Biblioteche a Parigi ed a Roma; va sempre più estendendosi la fabbricazione di fucili, falconetti, spingarde, di veicoli da persone e da merci, della pergamena, della carta, dei libri, e prendono un grande sviluppo la pittura, la scoltura, l'incisione e le fusioni artistiche.

Opere che si possono dire al tutto italiane sono i canali navigabili ed irrigatori, che servirono di modello ad altre nazioni. Sin dal 1179 i Milanesi fecero la derivazione del Ticinello e del Naviglio grande. L'invenzione delle *conche* o *cataratte* si attribuisce al Della Torre ed al

Vinci. Ma prima di costoro e sin dal 1188 il mantovano Pitentino aveva costrutto il *sostegno* del Mincio a Governolo.

Andalò di Negro, Giovanni Bianchini, Behaim, De Cusa, Peuerbach (Regiomontano) perfezionarono i metodi per l'osservazione nautica degli astri, per determinare la latitudine e longitudine delle navi, al quale scopo i naviganti si giovavano dell'*astrolabio* e della *balestriglia* (1499).

Gli artisti ed industriali erano nel medio evo quasi ogni dove riuniti in Corporazioni d'arti e mestieri, distinti in tante compagnie, quante le varie arti. Statuti severissimi prescrivevano norme per l'ammissione, per la nomina a gradi gerarchici più elevati, quali da garzoni ad operai, contro-maestri, maestri, priori, fissando i metodi di lavorazione ed i prezzi dei prodotti. Queste associazioni riuscirono nel medio evo utilissime, dacchè posero un argine alle prepotenze dei grandi, apportando perfezione nei prodotti e perizia tradizionale nei lavoratori. Così in Italia, come in Germania, in Francia, nei Paesi Bassi ed in Inghilterra, queste corporazioni o *ghilde* costituirono il primo fondamento dell'ordinamento municipale. In Firenze, nell'ordinamento delle arti, fatto nel 1266, queste erano distinte in sette maggiori e cinque minori. Appartenevano alle prime quelle dei giudici e dei notai, dei mercanti di calimala (negozio della lana al digrosso), dei cambiatori della lana (al minuto), dei medici e degli speziali, dei setaiuoli e merciai, dei pellicciai; alle quali arti apparteneva il popolo *grasso*. Il popolo minuto era compreso nelle altre arti. Il numero delle corporazioni andò in seguito aumentando ed esse salirono a

grande potenza politica, i loro priori divenendo capi del governo (1). In Francia Luigi IX fece compilare da Stefano Boyleau, prevosto dei mercanti di Parigi, il libro delle arti, nel quale vennero comprese tutte le varie professioni ripartite in 150 arti, cui erano prescritte norme precise e minute, ma erano pure accordati grandi privilegi. Così, mentre da un lato maggiormente si cautelava la bontà del prodotto, si arrestava dall'altro lo slancio dell'iniziativa individuale. In Venezia l'operaio ascritto alle arti era sottoposto a dura disciplina; gli era vietato di recarsi all'estero senza speciale permesso; quando non rientrasse in patria al tempo fissato od avendone ordine espresso, era sottoposto egli e la famiglia a gravi pene. Ove poi si fosse potuto supporre che un operaio veneto propalasse i segreti della fabbricazione di speciali prodotti a manifatturieri esteri, veniva ricercato ed ucciso.

§ 24. **Merci.**

Le merci che maggiormente formavano nel medio evo oggetto di commercio sono in modo compiuto descritte dall'Heyd nella sua *Storia del commercio del Levante nel medio evo*, in fine del secondo volume. Esse erano principalmente: aloe, allume, ambra, balsamo, belzuino, canfora, cannella, cardamomo, cassia, garofani, cocciniglia, chermisi, corallo, cotone, garanza, genziana, gomma lacca, indaco, avorio, lino, manna, mastice, catrame minerale, musco, noce galla, noce moscata, perle, gemme, pietre preziose, pepe nero e bianco, rabarbaro, scammonea, sale, seta, zinco,

---

(1) Vedi: Alberti, *Le Corporazioni d'Arti e Mestieri*, Milano, 1888.

zedoar, curcuma, zafferano, santalo, brazile ed altri legni, fili e tessuti d'oro e d'argento, porcellane, zucchero; tessuti di seta che prendevano i nomi di baldacchino, camocato, damaschino, maramato, nacco, sciamito, taffetà, tartarico, zendado, zetani, boccasino, bucherame; camelotti, camelini, ciambelotti; vetrerie, maglie di acciaio, armi ed armature e, pur troppo, anche schiavi.

§ 25. **Cambisti, banchieri, banchi, fiere.**

Dai *trapeziti* greci e dagli *argentari*, *nummulari* e *mensiari* romani, si venne, nel medio evo, ai *campsores,* i quali — attesa la grande quantità delle monete e l'alterazione che su larga scala se ne faceva — compievano l'ufficio di cambiatori e ragguagliatori. Nelle grandi fiere, ed ogni dove si avesse attività di affari commerciali, compariva il telonario, campsore, banchista, cambista che compieva gli indicati uffici. Nel 1111 i *cambiatores* di Lucca giurano di non far più frodi e falsità e fanno incidere il loro giuramento in una lapide murata nel duomo (1). Le città commerciali erano quelle che più di tutte sentivano la necessità di una buona moneta. Firenze nel 1252 battè il fiorino d'oro di 24 carati, ed instituì il *fiorino di suggello*, che dava alla carta un valore corrispondente alla somma depositata presso il pubblico ufficiale e da lui numerata e chiusa entro sacchetti di cuoio, sigillati e diligentemente custoditi. Il fiorino di suggello adoperavasi nei grandi pagamenti dispensando dalla fatica di contare e pesare. Anche Venezia e Genova avevano negli zecchini e genovine buone ed esatte monete. Sin dal 1155 si hanno

(1) Muratori, *Dissertaz.* XVI.

in Genova *bancheri*, nome che divien d'uso generale nel XV secolo. Come a Genova si diede il nome di *bancherino* (*bancôto*) al cambiatore e ragguagliatore di monete, derivando tal nome dal banco sul quale compievano le loro operazioni, l'ufficio di banca si chiamò *tavola* in Sicilia, a guisa degli antichi che avevano i *mensiari*. La professione del cambiatore era congiunta a quella di prestatore e depositario di danaro. Tale professione traeva i suoi guadagni dall'interesse del danaro, condannato dai sacri canoni e da molte legislazioni. Quindi tutte le esagerate se non sempre ingiuste accuse che questi *camsores,* Ebrei, Lombardi, Astensi, Genovesi, Fiorentini, Caorsini, si sono fatte in ogni tempo. Persino nelle leggi pisane del 1286 troviamo punizioni a chi esercitava il prestito ad interessi, mentre lo statuto genovese di Pera lo permette sino al 15 %. Per rafforzarsi, questi cambiatori e prestatori si unirono in grandi associazioni. Quindi il piacentino Fulcone ed il milanese Albertone de Medici, in sul finir del secolo XIII, si intitolano: *Capitani delle corporazioni dei commercianti di città italiane*, con mandato di trattare con esteri Governi per ottenerne favori, dai quali Governi erano però spesso perseguitati e depredati. I baroni che partivano per le Crociate ottennero prestiti da questi banchieri, e Luigi IX trovò in Genova e Venezia coloro che gli fornirono il danaro occorrente per le sue intraprese contro l'Egitto e Tunisi.

Le più potenti società di mercanti e di banchieri furono quelle create dai Fiorentini, e rinomate furono quelle dei Bardi, dei Peruzzi e degli Scali, che tenevano succursali in tutte

le piazze più importanti del mondo. Balducci Pegolotti, l'autore della *Pratica della mercatura*, un fattore della Compagnia dei Bardi, nella prima metà del secolo XIV attraversò l'Asia centrale e si recò a Samalecco (Pekino), capitale del Catai, ove trovò comune l'uso della carta-moneta. Queste Compagnie ottennero dal papa l'incarico di riscuotere le rendite che la Chiesa percepiva in tutti i paesi cattolici, e le grandi ricchezze che esse possedevano, accresciute dalle accomandite e dai depositi, le indussero a far prestiti ai Governi, il che fu la causa della rovina delle più cospicue. I Peruzzi prestarono larghe somme ai re francesi; Compagnie senesi, lucchesi, fiorentine ai re d'Inghilterra, e per cautelarsi si facevano assegnare il provento delle gabelle. Un Frescobaldi, nel 1311, avendo dalle dogane inglesi riscosso più che non avanzava, se ne fuggì da Londra. Bardi e Peruzzi subentrarono in Inghilterra al Frescobaldi e divennero i fornitori del danaro con il quale Edoardo III fece le lunghe guerre di Francia. Ma fra capitale e interessi il debito di Edoardo salì a tal cifra, che egli reputò più comodo emanare nel 1339 un decreto col quale dichiarò che nulla avrebbe più pagato di quanto egli doveva. I crediti delle due Compagnie, che dovettero fallire, ammontavano ad un milione e trecentosessantamila fiorini, che, a detta del Villani, valevano un reame (1). La rovina di questa Compagnia apportò pure quella delle Compagnie degli Acciajuoli, Buonacorsi degli Antellesi, Corsini, Uzzano ed altre molte. Firenze ne ricevette una

(1) Villani, *Cronache*, lib. XII, cap. LIV.

aspra scossa e tutta l'attività commerciale ed industriale di quella Repubblica ne fu sconvolta. Cionondimeno era tanta l'energia mercantile di questa città, che altre Compagnie sorsero, quali quelle di Caroccio degli Alberti, dei Medici (1461) e dei Salimbeni da Siena, dei quali era camerlengo Benedetto Dei e che erano tanto ricche da poter da sole stipendiare un esercito.

In Genova molti traffici si compievano con il contratto di *Accomenda* e con le *Maone*, le quali ultime facevano pure prestiti a chi intraprendeva guerre e talvolta armavano intere flotte, salvo rimborso delle spese da parte della Repubblica, o conseguimento di dominio di città od isole, come avvenne per la Maona di Scio e delle Focee, partecipando i *maonesi* portatori di *luoghi* ai proventi che se ne ricavano, di guisa che può dirsi costituir le Maone una specie di società anonime per azioni.

Essendo Italiani i più celebri banchieri che si occuparono nel medio evo delle operazioni di cambio e la lingua italiana quella adottata per tali operazioni, è giusto che ad essi venga attribuita l'invenzione delle lettere di cambio. Nell'*Abbacus* di Fibonacci del 1202 la lettera di cambio è perfettamente indicata, quantunque il contratto di cambio spesso avesse luogo anche senza la relativa lettera e questa non abbia raggiunto il suo vero carattere di titolo di credito che in tempi molto recenti (1). La girata non venne introdotta se non nel secolo XVII, quando si consentirono, alla scadenza del titolo, termini

(1) Lattes, *Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città italiane*, cap. 16, pag. 168.

più lunghi di quelli che prima si solevano assegnare, termini che il Pegolotti indica per le cambiali tratte da Firenze su 23 principali piazze (1). Giovanni da Uzzano dimostra quanto dovevano esser grandi le cognizioni dei cambisti ed i calcoli che dovevano fare a fine di assicurarsi guadagno, per quanto Sigismondo Scaccia qualifichi la loro arte come una specie di alchimia. Quanto ai teologi ed ai giuristi, nel mentre condannavano l'interesse pel mutuo, ammettevano la legittimità del compenso pel cambio.

Si avevano nel medio evo fiere per la liquidazione dei cambi. Le più antiche (secolo XIII) sono quelle di Sciampagna (Campania); poi venne stabilita quella di Lione, nella quale avevano supremazia i Fiorentini (secolo XV), il che tollerando di mal animo i Genovesi, fondarono quella di Besanzone (secoli XVI e XVII) che più tardi venne trasferita a Piacenza.

Come la *fiera dei cambi* corrispondeva ad una stanza di compensazione, la *piazza dei cambi* può dirsi una vera borsa, poichè oltre alle cambiali vi si negoziavano titoli di prestiti pubblici che erano detti *luoghi di Monte*, e prendevano anche altri nomi. Più tardi le riunioni ove si trattava il commercio di tali titoli vennero chiamate *logge dei cambi.*

Mentre molti economisti nazionali e stranieri vanno erroneamente ripetendo, che le prime banche pubbliche vennero fondate in Venezia nel 1171, da più diligenti scrittori si è ad evidenza dimostrato che a quel tempo, così a

(1) Pegolotti, *Pratica della mercatura*, pag. 198.

Rialto come a San Marco, non si avevano che *campsores* o banchieri privati, i quali riuniti fecero in quell'anno un prestito al governo della Repubblica per la guerra all'imperatore Emanuele II. La prima legge veneziana sulle banche è del 1270, ma riguarda anch'essa banchi privati, i quali, torturati da leggi restrittive durante i secoli XV e XVI, finirono col fallire intorno al 1550 (1). La prima banca pubblica fondata in Italia, secondo lo stesso Ferrara, sarebbe sôrta a Palermo sul principio del secolo XIV col nome di *Tavola;* quella di Barcellona è del 1401, ma nessuno di questi banchi uguagliò in fama e potenza quello di Venezia (1584) detto di Rialto e quello di Genova *Compere di San Giorgio* (1407).

Così a Venezia come a Genova le pubbliche istituzioni bancarie provennero dai prestiti che privati cittadini, ma specialmente banchieri, avevano fatto alla Repubblica, ricevendone in garanzia delle rendite di gabelle, che essi amministravano. La prima operazione bancaria che tali stabilimenti fecero, fu quella di ricever somme in deposito e di emettere ricevute o *banco giri*, veri biglietti di deposito, che corrispondendo ad una eguale somma depositata, come i fiorini di suggello, venivano molto ricercati, riuscendo nei pagamenti più comodi che la moneta effettiva. Quantunque Marco Polo e Pegolotti avessero minutamente descritto il modo con cui in Tartaria ed in Cina si faceva circolare la carta monetata, le banche italiane non si giovarono

---

(1) Vedi: F. Ferrara, *Storia delle banche veneziane*, nella *Nuova Antologia*, 1871.

che tardi del biglietto di circolazione, adoperando invece i *contadi* o *partite di banco*, i *luoghi*, le *paghe*, ma sopratutto il *banco giro*.

Elia Lattes nella sua opera sui banchi veneziani riporta la interessante discussione avvenuta in Venezia nel XVI secolo sul monopolio e la libertà bancaria, affermando Tomaso Contarini che il banco deve essere *pubblico* e cioè sotto la diretta ingerenza del Governo.

La genovese Casa di San Giorgio fu da principio un'associazione di credito dello Stato, ed il primo prestito ha luogo nel 1148 per l'impresa di Tortosa e di Almeria. Ai prestatori si diede ad amministrare una gabella, dalla quale traevano gli interessi e l'ammortamento del prestito fatto. La cosa riuscì così bene che in seguito, ogniqualvolta occorreva danaro alla Repubblica, si seguiva questo metodo che si chiamava *compera*, quasichè i prestatori avessero dal Comune comperata la gabella. A formare una compera concorrevano le persone più ricche e di solito banchieri. Per determinare la partecipazione di ciascuno si stabilì che ogni 100 lire si avesse un *luogo*, il complesso di tutti i *luoghi* inscritti al creditore si chiamasse *colonna* e *colonnante* il proprietario. *Proventi* erano i redditi cavati dalla gabella (del vino, del sale, del grano, ecc.) e *paghe* gli interessi che si pagavano. Le stesse compere, o imprestiti, prendevano nome o dall'impresa per cui il prestito era fatto o dalla specie delle gabelle cedute. Le *code di redenzione* servivano per ammortizzare il debito e redimere la gabella, al che spesso concorrevano generosi privati con vistose elargizioni e con *moltiplichi* ottenuti mediante cumulo di

molte annate di frutti ad interesse composto. La trasmissione dei *luoghi* si effettuava mediante scritturazione sui *cartulari*. Queste compere vennero a più riprese riunite e riordinate, ma l'operazione di unificazione di maggiore momento fu quella del 1408, che prese il nome di *grande consolidazione,* formando un unico ente cui fu dato il nome di *Compera di San Giorgio.* Domandando la Repubblica sempre nuovi prestiti, a garanzia ed anche a pagamento si cedevano alla Casa, od Ufficio di San Giorgio, isole, colonie, città, di guisa che, intorno al 1500, San Giorgio aveva tutte le gabelle e tutti i possessi coloniali di Genova.

Si è discusso se la Casa di San Giorgio fosse vera banca, e Raffaele Della Torre dice apertamente: *Domus Sancti Georgij bancum non est, sed societas quœdam participum in gabellis civitatis Genuae* (disp. 1ª, quest. 1ª). Malgrado quest'autorevole opinione è noto che San Giorgio sin dal 1408 ottenne dalla Repubblica la facoltà di tenere un *banco da tappeto* (banco da cambi) e fece infatti operazioni bancarie, principalmente quelle di deposito, emettendo più tardi i *biglietti di cartulario,* che corrispondevano all'ammontare delle somme depositate.

I banchi di Palermo e Messina sorsero, come dimostra L. Bianchini (1), per le medesime cause che diedero vita a quelli di Genova e Venezia. I banchi di Sant'Ambrogio di Milano e quelli del Monte dei Paschi di Siena, di Napoli, d'Amsterdam, d'Amburgo e di Vienna son tutti di data più recente.

---

(1) L. Bianchini, *Storia economica di Sicilia*, vol. I, pag. 340.

§ 26. Legislazione commerciale e marittima.

Chiuderemo questi cenni storici sul commercio del medio evo, ricordando sommariamente i più importanti monumenti di legislazione commerciale e marittima di questo periodo e con un cenno sui contratti di uso più generale in quei tempi.

Per ciò che si attiene al commercio in generale, la fonte più autorevole per l'Italia è l'opera più volte citata di Alessandro Lattes sul diritto commerciale negli statuti italiani. Per quanto riguarda la legislazione marittima nessuno ha sino ad ora superato, per dottrina ed ampiezza di trattazione, il Pardessus (*Collection des lois maritimes antérieures au XVIII*[e] *siècle*), fonte alla quale hanno attinto quanti si sono occupati di questo argomento.

Il documento più antico di legislazione marittima *scritta* si è quello intitolato: *Ordinamenti e consuetudini del mare di Trani*, che porta la data del 1063, data che è però tuttora tema di controversie. Appartiene alla medesima epoca la *Tavola Amalfitana*, scoperta a Vienna nel 1844 ed illustrata da Alianelli, Volpicella e Raccioppi. Appena fondato il regno di Gerusalemme andò formandosi un corpo di leggi che prese il nome di *Assise di Gerusalemme*, nel quale, e dalla parte che tratta delle *Assise della corte dei borghesi*, Travers Twiss, nel suo *Black book of the admiralty*, estrae sette capitoli spettanti al diritto marittimo. *Pisa* ebbe leggi marittime consuetudinarie ben determinate, sin dal 1081; nel secolo XII questa Repubblica ha nel *Costitutum usus* un corpo di leggi commerciali scritte, che si trovano raccolte nella preziosa collezione del Bonaini. *Genova* regolò i

suoi traffici col diritto consuetudinario. Il Breve della Compagnia ed il Breve dei Consoli dei placiti, del XII secolo, contengono disposizioni relative ai commerci, come quasi tutte le leggi e statuti che si emanarono da questa Repubblica. Sul principio del XII secolo Genova aveva i Consoli del mare, incaricati di decidere le controversie marittime. Dalle diverse convenzioni che Genova conchiuse fra il 1100 e il 1300 con vari potentati, si rileva come un largo diritto consuetudinario regolasse i suoi traffici; diritto che, raccolto più tardi in un corpo di norme giuridiche, venne chiamato il *Consolato del mare.* Importanti disposizioni commerciali trovansi nello Statuto di Pera del 1303, come pure in quelli dell'Ufficio di Gazzaria, che, riordinati a più riprese, ressero a lungo le colonie liguri (1314-1450). Anche il Banco di San Giorgio divenuto amministratore di varie colonie emanò provvedimenti giuridico-commerciali.

Dai libri dei *Patti* si rileva come *Venezia* abbia regolato a lungo i suoi traffici con quelle consuetudini, che essa voleva rispettate dalle popolazioni con le quali aveva relazioni, riserbandosi sempre come Genova il diritto di valersi anche in estero paese di proprii giudici. La raccolta veneta di leggi commerciali più antica porta la data del 1255 e fu intitolata: *Capitulare nauticum.* Altre leggi attinenti al commercio si trovano negli statuti di Andrea Dandolo del 1347, ma anche i Veneziani dal secolo XIII avevano adottato come norma generale il *Consolato del mare,* sebbene ciò non voglia ammettersi dal Pardessus, che intenderebbe attribuire al Consolato una data più recente. Disposizioni

commerciali e specialmente marittime si trovano negli statuti di Barcellona, di Albenga, di Savona, di Rimini, di Ancona, di Gaeta, nel Breve del porto di Cagliari, negli statuti di Marsiglia, Agde, Narbona, Carcassona, Perpignano, Valenza, le quali città seguivano nelle cose marittime consuetudini che furono più tardi raccolte nel Consolato del mare. Gli *usatici* di Barcellona del secolo XI sono un corpo di leggi di molta rilevanza, come lo sono i *costumes de Valencia* che sono del 1250, e la celebre ordinanza barcellonese sulle assicurazioni (1435), del quale contratto parleremo in seguito. Per importanza e riputazione supera ogni altra raccolta giuridica commerciale e marittima, l'indicato *Consolato del mare,* intorno al quale sono tuttora vivissime le controversie per ciò che riguarda il tempo, il luogo, la lingua in cui questa raccolta venne compilata.

Ad ogni modo, riserbandoci a trattare del *Consolato del mare* in apposito scritto, qui ci limitiamo ad osservare, che esso non è opera di Catalani, nè delle città della Francia meridionale, nè di Genova, nè di Pisa, nè di Venezia, ma rappresenta il complesso delle norme consuetudinarie seguite nei traffici marittimi da tutte le popolazioni del Mediterraneo. Sono quindi vane le indagini dirette a stabilire chi ne sia stato autore essendosi tali costumanze introdotte gradatamente collo andare dei secoli, secondo che necessità ed esperienza richiedevano.

Come il Consolato racchiude le regole delle popolazioni commerciali del Mediterraneo, i *Ruoli d'Oleron* e le *Siete Partidas* di Alfonso X di Castiglia (1252) contengono quelle proprie delle

popolazioni dell'Oceano dallo stretto di Gibilterra alla Schelda.

Anche in ordine ai *Ruoli* si hanno controversie per ciò che riguarda i sovrani che ad essi diedero forza di legge ed il tempo in cui furono emanati. Questa raccolta di massime, stabilite mediante pronunzie giudiziarie, non andò compiendosi se non nel XIII secolo. Le antiche leggi inglesi furono illustrate dal Twiss nel *Black book of the admiralty.* È oramai dimostrato che le due raccolte di *Damne* e di *Westcapelle* sono un'imitazione dei *Ruoli di Oleron,* la cui azione si vuole dal Pardessus riscontrare in tutte le leggi marittime del nord e persino in quelle di Wisby dell'isola di Gothland. La Norvegia, la Danimarca, la Svezia ed anche l'Islanda hanno antichissime raccolte di leggi commerciali e marittime, miste ad altre d'indole civile, che presero nome di *leges edcivenses,* e di *goluping* che si trovano nella raccolta *Norges gamle love* fatta eseguire negli anni 1846-1885. Ebbero rilevanza anche prima della Lega Anseatica gli statuti di Lubecca, di Amburgo, di Brema, di Riga, di Stralsund e l'antico Codice russo *Ruskovia Pravda,* che si farebbe risalire sino al 1019.

Altra raccolta curiosa è quella compilata da Mahmoud-schach (1276) nel regno di Malaca, raccolta che il Pardessus illustra al capitolo 37 della sua Collezione. Col 1300 incominciano gli *Ordelen* ed i *Reces* della Lega Anseatica riuniti più tardi in metodica raccolta col titolo di *Recessus Hansae.* È notevole il fatto che in nessuna delle leggi anseatiche si fa menzione di assicurazioni. Più che con testi di leggi scritte, l'Inghilterra provvide agli affari commerciali e

specialmente ai marittimi, coll'applicazione delle *common law*, e cioè col diritto consuetudinario constatato ed applicato dai giudici.

§ 27. Contratti di uso più generale.

Alcuni contratti di uso generale nel medio evo richiedono speciali considerazioni; sono essi l'*aggermanamento* o *germinamento*, l'*accomenda* e l'*implicita* ed in ultimo l'*assicurazione marittima*. Coll'aggermanamento o germinamento stabilivasi nel medio evo una convenzione, colla quale si formava un'unione d'interessi fra i proprietari della nave e quelli delle merci; e ciò prima, o durante il viaggio, od anche all'atto di affrontare un pericolo, ripartendo il danno fra tutti gli interessati. Questa convenzione si può quindi riguardare come una assicurazione mutua fra i diversi interessati (1).

Il contratto di comenda o di accomenda consisteva nella consegna di merce, o di danaro per acquistarne, fatte dal comendante (capitalista commerciante) al comendatario (ricevitore, uomo d'affari, capitano). Il compenso del comendatario poteva consistere in una quota-parte degli utili od invece in una provvigione sugli utili. In quest'ultimo caso l'accomenda prendeva il nome di *implicita* od *impietta*. Era principio fondamentale di questo contratto che il comendante non potesse mai essere obbligato al di là dell'ammontare del valore comendato. Del contratto d'accomenda si parla in tutte le raccolte di leggi marittime medioevali e da esso emerse la moderna accomandita.

---

(1) Vedi: *Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht* di Goldschmidt, vol. XXV, pag. 321.

Eruditi giuristi tentarono dimostrare che il contratto di assicurazione non era ignoto ai Romani. Certo la fideiussione e la garanzia si sono talvolta estese a rispondere dei danni di mare, ed il *Digesto* in più leggi svolge la teorica dell'assunzione dei rischi. Ma da tutto questo al contratto di assicurazione vi ha una differenza troppo grande, per lasciarci far forza da ipotesi ingegnose, ma fallaci.

Il contratto di assicurazione emerse, non già dalla scommessa, come si tentò da qualcuno di provare, ma dalla natura stessa degli affari commerciali, perchè in un'epoca di attivi traffici, quali si avevano nel Mediterraneo nel secolo XIII è ovvio che con espressa clausola si stabilisse, nel contratto di noleggio, *a carico di chi dovesse correre il rischio della merce che si trasportava*. Quindi gli antichi patti: *salvo in terra*, oppure a *rischio e fortuna di mare e guasti*, posti così opportunamente in evidenza da Enrico Bensa.

Tracce di queste convenzioni si trovano nelle Assise di Gerusalemme (1173-1180). Il cambio marittimo suppliva in parte all'assicurazione, perchè la somma presa a prestito non si restituiva, se non quando la nave fosse arrivata salva e posto il carico a terra. Anche l'aggermanamento reso obbligatorio dagli statuti di Trani e di Venezia, in certo modo suppliva alla mancanza della vera e propria assicurazione. La quale comincia ad applicarsi sul principio del 1300, mentre negli statuti di Trani, di Amalfi, nel Consolato, nei ruoli di Oleron, di Wisby e nelle leggi anseatiche non si fa parola di tale contratto. Il primo documento nel quale si fa

menzione di assicurazioni si è il Breve pisano del porto di Cagliari del 1318, nel quale si parla di *naulegare* e *sigurare*. Pardessus nega che qui si tratti di vera assicurazione, ma Enrico Bensa dimostra il contrario nel suo dotto lavoro (1), sebbene la sua opinione sia contestata da parecchi scrittori tedeschi. Balducci Pegolotti scrivendo nel 1330 afferma che in Firenze si facevano contratti contro il rischio di mare e gente (2), ed il Bensa pubblicò gli estratti dei libri di F. Del Bene di Firenze dai quali si rileva che nel 1318 l'assicurazione si faceva normalmente dai commercianti fiorentini. Mentre poi il Pardessus afferma che le prime leggi sulle assicurazioni sono quelle di Barcellona dell'anno 1435, il Bensa pubblica il decreto sulle assicurazioni del Duce Gabriele Adorno del 1369 ed una numerosa serie di atti legislativi della Repubblica genovese, tutti anteriori alle ordinanze barcellonesi sulle assicurazioni, le quali nelle regole dell'ufficio di mercanzia del 1403 erano in Genova di già compiutamente regolate. Non vi è quindi oramai alcun dubbio intorno all'origine di questo contratto, la cui invenzione deve attribuirsi agli Italiani, che furono i primi a praticarlo nel campo commerciale ed a regolarlo con apposite norme giuridiche (3).

---

(1) E. Bensa, *Il contratto di assicurazione del medio evo*, Genova 1884.

(2) Pegolotti, op. cit., pag. 200.

(3) Veggasi al riguardo l'opera di Arthur Des-Jardin: *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, cap. VIII.

Capo Quarto

Il commercio nell'epoca moderna.

§ 1. Portogallo.

L'epoca moderna della storia commerciale si apre con le scoperte dei Portoghesi e della Spagna. Già abbiamo detto come nel 1486 Bartolomeo Diaz doppiasse l'estrema punta dell'Africa Australe e come Gama nel 1497 pel canale di Mozambico e toccando Melinda, ne andasse a Calicut nel Malabar, da dove dopo grandi imprese ritornò a Lisbona nel 1499, ispirando a Camoens il poema *I Lusiadi.*

In un quarto di secolo i Portoghesi erano divenuti padroni di tutti i punti più importanti fra il Capo di Buona Speranza e la Cina, fondando ogni dove fattorie e fortezze, pretendendo di avere l'esclusivo monopolio di tutto questo immenso traffico, mentre in occidente giovandosi dell'opera di Amerigo Vespucci occupavano il Brasile, e mediante quella di Cortereal fondavano stabilimenti a Terranova, a S. Lorenzo, al Labrador. Ma questa sterminata grandezza cessa nel 1580 coll'unione del Portogallo alla Spagna; nè mai più questa nazione risorse alla sua prima prosperità, quantunque Benguela, Mozambico, Goa, Macao, Diu Timor restino a ricordo della sua grandezza coloniale.

§ 2. Spagna. Scoperta dell'America.

Cristoforo Colombo, nato in Genova nel 1446 da Domenico tessitore in panni, si applicò da fanciullo alla navigazione, e dopo parecchi viaggi

si recò in Portogallo, ove i Liguri da lungo tempo trovavano buona accoglienza. Giovandosi delle memorie lasciate dal suo suocero Palestrello ed applicandosi agli studi geografici e nautici, compiè viaggi all'Islanda, alla Guinea ed alle Azzorre. Infiammato dalle notizie delle numerose scoperte che andavano compiendo i Portoghesi, Colombo ne meditava una ancor più ardita, volendo giungere al Catai (Cina) ed alle Indie, navigando pel ponente. Riputando il globo di una grandezza minore di quella che effettivamente ha, riteneva dover giungere dopo non lunga navigazione alle splendide regioni descritte da Marco Polo. Dominato da questo grande per quanto erroneo concetto, nel quale si infervorò maggiormente pel carteggio col Toscanelli, chiese inutilmente le navi per effettuare tale spedizione, da prima a Genova (1477), quindi a Venezia, alla Francia, all'Inghilterra, al Portogallo, ricevendo da tutti questi Governi ripulse e negative. Nel 1484 riparò in Ispagna, ove dal monaco Perez, dal Talavera, dal Mendoza, dopo incredibili stenti e sofferenze, venne presentato a Ferdinando ed Isabella intenti in allora a guerreggiare coi Mori per scacciarli dalla Spagna. I concetti di Colombo vennero sottoposti ai dotti di Salamanca, che lo giudicarono pazzo ed eretico; pure, espugnata Granata, i reali accondiscesero, specialmente per opera di Isabella, ad accogliere le sue proposte. Colla convenzione sottoscritta nell'aprile del 1492 alla Vega di Granata, vennero promessi a Colombo i mezzi necessari e pattuiti larghi compensi per le scoperte che avrebbe fatte.

Da Palos, che doveva fornire ogni anno due navi alla Corte, mediante il concorso dei fratelli

Pinzon, le tre caravelle, la *Santa Maria,* la *Nina* e la *Pinta*, partirono il venerdì 3 agosto 1492 e dopo avere toccate le Canarie, veleggiarono per l'Atlantico verso ponente. Superati pericòli e difficoltà d'ogni maniera, il venerdì 12 ottobre dalla *Pinta* si gridò *terra*, e Colombo sbarcava nell'isoletta del gruppo delle Lucaje o Bahama che chiamò di S. Salvatore (Watling). Il nuovo mondo era trovato e Colombo ne prese possesso a nome del re di Castiglia. Proseguendo nelle scoperte Colombo, dopo aver toccato parecchie isole, il 28 ottobre scoperse Cuba, poi Haïti. Perduta una nave, con le altre due, il 4 gennaio 1493, si volse al ritorno. Superate furiose tempeste, toccate le Azzorre e Cintra allo sbocco del Tago, il 15 marzo, e così dopo sette mesi e mezzo, rientrò nel porto di Palos. Sono note le feste sontuose con le quali Colombo venne accolto dai reali in Barcellona, in seguito alle quali, nuove e più grandiose spedizioni vennero deliberate. Il secondo viaggio di Colombo ebbe luogo dal settembre 1493 al 10 marzo 1496, con la scoperta di Desiderata, Maria Galante, Dominica, Guadalupa, Giamaica ed altre isole delle Antille. Il terzo viaggio (1498) fruttò la scoperta della Trinità e del Golfo di Paria presso lo sbocco dell'Orenoco, fiume che, colla copia delle acque, persuase Colombo dovesse provenire da vasto continente. Accusato di mal governo e concussione, il grande navigatore venne tradotto in Spagna incatenato e sottoposto a processo. Uscito trionfante dalla dura prova, nel 1502 Colombo effettuò il suo quarto viaggio, incontrando meravigliose avventure e compiendo altre importanti scoperte. Ritornato a S. Lucar nel 1554

ed affranto dai dolori morali e fisici, morì il 20 maggio 1506 in Valladolid, da dove il suo corpo venne trasferito a Siviglia, e sul suo sepolcro si scrisse il noto epitaffio:

Por Castilla y por Leon
Nuevo Mundo hallò Colon.

Più tardi le ossa del grande scopritore furono trasferite a S. Domingo ed in seguito all'Avana.

Lo stesso ardore per le scoperte che si era svolto nei Portoghesi dopo le conquiste di Gama, si propagò nell'animo degli Spagnuoli e di altri popoli marittimi in seguito alle grandi intraprese di Colombo. Amerigo Vespucci, fiorentino, rappresentante in Siviglia della Casa Medici, partito dalla Spagna nel 1499 rivisita le foci dell'Orenoco, scopre gran tratto del continente, e gli dà il suo nome. Più tardi con navi portoghesi si spinse sin oltre il 33° parallelo (1501), e nel 1503 toccò Bahia e Porto Seguro nel Brasile. Ritornato ai servigi di Spagna compiè altri viaggi, e quale cartografo della *Casa de contratacion* di Siviglia, disegnò numerose carte delle terre scoperte, divulgando relazioni, che per mezzo della stampa si propagavano con rapidità ed erano ricercatissime; quindi il nuovo mondo con manifesta ingiustizia venne detto *Terra di Amerigo*. Nè solo al Vespucci riuscì a dare alla nuova terra il proprio nome, ma vi furono pure apologisti ridicoli, che pretendono averla egli scoperta prima di Colombo.

Giovanni e Sebastiano Caboto, d'origine ligure, divenuti cittadini veneziani, si offrono ad Enrico VII d'Inghilterra per emulare le scoperte di Colombo. Ottenute navi, volgono al nord-est, toccano Terranova ed il Labrador (1497). Sebastiano

compiè altri viaggi al nord e si spinse sino alla baia d'Udson ed al sud-est risalendo il Rio de la Plata giunse al Paraguay.

A questi maggiori, succedono altri scopritori del continente americano. Hoieda visita il Venezuela (1499), Bastidas e Della Cosa esplorano la costa da Capo Vela al Golfo di Darien, Nigno la Colombia, Ponce de Leon le Amazzoni e la Florida (1512), Vasco Nunez di Balboa scopre l'Oceano Pacifico (1513), De Solis, Rio Janeiro e Rio de la Plata (1515), Hernandez l'Yucatan (1517), Grijalva il Messico (1518) che Fernando Cortez conquista dopo un seguito di avventure romanzesche, fatti eroici e grandi crudeltà, giustamente vantandosi di aver dato a Carlo V territori più vasti di quelli che non gli avevano lasciati i suoi predecessori (1520).

Il portoghese Magellano si propose d'arrivare al Pacifico, girando l'America e ritornare in Europa pel mare delle Indie. Egli passa infatti lo stretto al quale dà il suo nome e muore alle Filippine. Ma Elcano prosegue felicemente l'intrapresa navigazione e superati infiniti pericoli per la via del Capo arriva in Ispagna (1519-22). Di questo primo viaggio di circumnavigazione, al quale prese parte Leone Pancaldo savonese, ci lasciò la narrazione il vicentino Pigafetta.

Pizzarro ed Almagro si propongono ed effettuano la conquista del Perù e del Chilì (1531-35) al quale ultimo paese, Valdivia dà normale ordinamento (1541). Il Papa Alessandro VI aveva emanato una bolla (1493) colla quale, a fine di calmare le contese sôrte fra Portoghesi e Spagnuoli in ordine alle terre scoperte, stabilì un meridiano, cento miglia a ponente delle Azzorre,

attribuendo ai Portoghesi tutti i paesi scoperti o da scoprire a levante di questa linea; agli Spagnuoli quelli a ponente. Questa linea venne spostata in seguito sino a 300 miglia dalle Azzorre e quindi i Portoghesi divennero padroni del Brasile. Lo smodato desiderio di trovar grandi quantità d'oro fece nascere il miraggio dell'*Eldorado*, e cioè di una terra ove l'oro fosse abbondantissimo. Come nel medio evo la leggenda del Preste o Prete Gianni aveva animato a viaggi, la ricerca di questa fantastica terra spinse ad importanti spedizioni, fra le quali si ha quella di Bogota compiuta da Quesada accompagnato da Las-Casas (1536-38), impresa la quale diede luogo alla fondazione del regno della Nuova Granata, e quella compiuta da Pizzarro Gonzales e da Orellana, che da Quito scese al fiume delle Amazzoni, navigandolo sino alla foce (1541), di là ritornando in Spagna affermando aver egli scoperto l'*Eldorado.*

§ 3. Inghilterra e Francia.

Gli Inglesi, dopo le grandi scoperte dei Caboto, proseguirono altre imprese che resero famosi i nomi di Wilougloby, Chancellor, Burroug, Frobisher, Davis, Hudson, Drake, o tentando il passaggio al Pacifico pel nord, o compiendo arditi viaggi di circumnavigazione.

La Francia aveva preso parte, con navigazioni di Normandi, alle scoperte che i Portoghesi durante il XV secolo compievano lungo le coste occidentali d'Africa. Carlo VIII e Luigi XII, distratti dalle guerre, non ebbero agio ad occuparsi di viaggi. Se ne occupò invece Francesco I, che affidò una flottiglia al fiorentino Giovanni da Verazzano, il quale, nel 1523, scoperse la Nuova

Francia, giungendo sino al fiume Hudson. Dieci anni dopo Giacomo Cartier di San Malò risalì il San Lorenzo, fondò Montréal e più tardi Champlain, Quebec, procurando di colonizzare il Canadà. L'ugonotto Coligny spediva Ribaud a colonizzare la Florida, ove i Francesi si trovarono in contrasto con gli Spagnuoli (1562).

§ 4. Sistema coloniale.

È noto come la maggior parte di queste scoperte e conquiste, che diedero alla Spagna un impero vastissimo, vennero accompagnate da atti di crudeltà e di rapina senza fine. Sin dai primi viaggi di Colombo, gli Spagnuoli, durante la sua assenza, avevano cominciato a maltrattare gli indigeni provocando feroci reazioni. Peggio ancora fecero in seguito saccheggiando, uccidendo e facendo schiavi i nativi. Applicatili ai lavori delle miniere e assoggettandoli a privazioni e stenti, la debole razza indigena fu quasi dispersa. Si pensò allora d'importare in America i neri d'Africa, dal qual fatto ha principio la tratta.

Riformato il *Consiglio delle Indie* — istituito da re Ferdinando — Carlo V creò la *Casa de contratacion* di Siviglia, alla quale spettava determinare le merci che si potevano esportare per le colonie, restringendo tutto il traffico con esse a pochi commercianti favoriti, i quali divennero in breve tempo ricchissimi. Le colonie erano governate da *vicerè;* i consiglieri della *vicereggenza* amministravano la giustizia e delle cause in appello conoscevano le *udienze.* Sotto i vicerè stavano i *capitani generali,* e le città eleggevano i *cabildos*, magistrati municipali.

Le idee economiche più erronee e dannose

furono applicate al reggimento di tali colonie, desiderando la Spagna tirare dal Nuovo Mondo la maggior quantità di metallo prezioso, trascurando le arti produttive. L'agricoltura vi fu contrastata, dacchè si proibì la coltivazione della vigna e dell'olivo affinchè la madre patria potesse portare essa nelle colonie il vino e l'olio. L'*alcavala*, tassa sugli affari, che variò dal 5 al 14 %, su di ogni operazione, oppresse il commercio che si doveva effettuare dai soli due porti di Siviglia e di Cadice. Forti balzelli s'imposero sulla caccia, sulla pesca e persino sulle elemosine. Si vietò agli Indiani l'esercizio della tessitura, della conceria, della filatura, della tintoria, per costringerli ad acquistare i prodotti che, tariffati ad alti prezzi, si trasferivano dalla Spagna. Agli stranieri poi venne assolutamente vietato di trafficare con le colonie, riserbando a soli Spagnuoli la navigazione fra una colonia e l'altra.

Così con l'ingiustizia e la violenza si inaugurava quel fatale sistema, il quale, danneggiando le colonie, finì col rovinare la Spagna e tutte le nazioni che ne seguirono le fallaci massime. I metalli preziosi, versati in gran copia in Ispagna, indussero gli agricoltori a disertare le campagne e gli artieri gli opifici. Quando si poteva sperare di ottenere tesori dalle spedizioni coloniali era superfluo trarre un modesto guadagno dal quotidiano e regolare lavoro.

Ben presto si vide quindi il fatto singolare, che non avendosi in Spagna prodotti da portare alle colonie, questi venivano acquistati, dagli stessi Spagnuoli, da produttori esteri, i quali provvedevano pure alla troppo ricca, ma inerte ed improduttiva Spagna, quanto essa richiedeva per

alimentare quel lusso fastoso che, congiunto allo sprezzo del lavoro, guastò il carattere dello Spagnuolo e sparse i fatali germi della decadenza di questa nazione. Si rinnovò quindi quanto già era avvenuto a Roma, e mentre cospicue quantità di metalli preziosi affluivano dai nuovi possessi in Spagna, questa vedeva tosto sfuggire da ogni parte l'oro e l'argento, che inutilmente, con leggi proibitive dell'esportazione, i re spagnuoli cercavano di trattenere in paese. La grande quantità di metalli preziosi, che si calcola ascendesse in due secoli a ventisette miliardi, ne fece scemare il valore; e sarebbe diminuito maggiormente se il campo commerciale non si fosse largamente esteso in Oriente ed al nord. Ad ogni modo da questi fatti avvennero grandi perturbazioni nei prezzi ed in tutti i rapporti sociali, dannose per chi doveva ricevere, vantaggiose per chi doveva pagare quote fisse, quali canoni, censi, livelli ed altre prestazioni.

Il Portogallo seguiva un sistema coloniale in parte diverso da quello di Spagna, dacchè, se riserbava ai soli nazionali il commercio colle Indie, lasciava però a coloro che lo esercitavano una maggiore libertà. Il Governo, per compensarsi delle spese per le conquiste, per la fabbricazione delle fortezze e pel mantenimento dei presidii, si riserbava il diritto di trasporto delle merci, che veniva compensato con il 30 % sul loro valore. Questo trasporto si effettuava al tempo più adatto, viaggiando di conserva ed a flotte, impiegando 18 mesi a compiere il viaggio di andata e ritorno.

Nei trattati con i principi indiani, i Portoghesi stabilirono che certe merci non sarebbero state

vendute che ai loro connazionali e che gli indigeni non potessero trafficare con stranieri, se non col permesso del Portogallo. La Corona si era riserbato il diritto di esercitare la navigazione fra le colonie, avocandosi il monopolio del pepe. A Lisbona si aveva la *Casa da India*, regolatrice delle relazioni commerciali fra il Portogallo e le colonie, le quali erano rette da vicerè, con grandi poteri da prima, più limitati in seguito.

I Portoghesi furono i primi a fare il commercio dei negri, sin dal 1440. Lisbona nel 1460 aveva un rinomato mercato di negri, e compagnie privilegiate ottennero il monopolio d'importarli, pagando un diritto alla Corona per ogni testa. Una parte di questi infelici era applicata a lavori di fortificazione, porti ed altro in Portogallo; ma il maggior numero era adoperato ai lavori nelle colonie. La trattà prese sempre maggiore estensione dopo la scoperta dell'America, a fine di supplire la razza indigena che era stata pressochè annientata dagli Spagnuoli. Quello stesso Bartolomeo Las-Casas, che rivelò e stimmatizzò la crudeltà degli Spagnuoli contro gli indigeni, consigliò, non certo con cattivo intendimento, l'introduzione dei negri, ciascuno dei quali compieva il lavoro di quattro indigeni. La tratta si organizzò regolarmente; la *Casa de contratacion* di Siviglia concedette l'importazione di 4000 neri per le colonie; Carlo V accordò il privilegio d'importarvi negri per otto anni a La Bresa, un suo favorito, che cedette subito questa sua concessione ai Genovesi per 25,000 ducati. I Portoghesi dichiarandosi padroni della terra da dove si esportavano schiavi, se ne assicurarono il monopolio e se la Spagna volle averne, dovette con-

chiudere contratti che si chiamavano *asientos*, per la fornitura d'un determinato numero di schiavi neri. Tale fornitura era posta all'incanto e quasi sempre i Portoghesi riuscivano ad aver l'appalto. Altre nazioni divenendo padrone di colonie, compierono questo triste traffico, contro il quale vanamente protestarono i romani pontefici, e specialmente Urbano VIII e Benedetto XIV, chè la loro voce era posta in non cale. La tratta, come è noto, durò sino ai nostri giorni, e tutte le nazioni commerciali più o meno vi presero parte.

Questo complesso di limitazioni, proibizioni, violenze ed ingiustizie apportava conseguenze pessime. I privilegi ed i monopolii stimolavano al contrabbando, alle depredazioni ed infine alla aperta guerra, che frequenti scoppiavano fra le nazioni coloniali.

§ 5. Conseguenze benefiche delle scoperte.

I rapidi progressi compiuti dalla geografia in seguito alle indicate scoperte apportarono incremento ad ogni ramo di scienza e di traffico. L'arte nautica fu la prima a risentirne i vantaggi provenienti da lunghe e perigliose navigazioni, nelle quali diveniva sempre maggiore l'abilità del marino e necessaria la solidità della nave. La costruzione navale uscì dall'empirismo pratico e divenne un importante ramo di architettura, specialmente quando si trattò di fare navi di grande capacità. L'astronomia e le matematiche giovarono grandemente così alla nautica come alla costruzione navale, rendendo più agevole e più sicuro il trasporto marittimo, che sarà sempre il primo fra quanti se ne richiedono per i grandi commerci.

I nuovi prodotti od i già noti, versati in maggiore copia sul mercato, apportarono un grande incremento nella importazione di merci le quali poterono essere acquistate anche dalle classi meno ricche. Così, ad es., lo zucchero fu nel medio evo merce rara e preziosa dacchè gli Arabi nè da Sicilia nè da Spagna suolevano esportarne. Ma quando la canna da zucchero venne trapiantata nelle colonie americane e la sua coltivazione vi riprese grande sviluppo, grazie al ribasso dei noli ed al perfezionamento nella raffineria, lo zucchero divenne derrata d'uso comune. Lo stesso si dica per il tè, pel caffè, pel cacao, pel cotone e per una indefinita quantità di medicinali, di materie tintorie e di altri prodotti compresi sotto la denominazione generica di prodotti coloniali.

Un numero sempre maggiore di persone da quel tempo prese parte al commercio, che andò incessantemente estendendosi e suddividendosi, applicandosi anche qui il fecondo principio della ripartizione delle opere. Senonchè l'asse dei grandi commerci che trovavasi da prima fra le popolazioni lungo il Mediterraneo, venne spostato; quindi Costantinopoli, la Grecia, l'Italia decaddero dalla loro importanza; crebbe invece quella di Spagna, Portogallo, Inghilterra ed Olanda. Ed anche in occidente ed al nord, alle grette ed individualistiche mire dell'Ansa, succedono le intraprese commerciali e marittime delle varie nazioni che sempre più riguardano i traffici quali interessi nazionali. Dal secolo XVI in poi si contano in Europa più di 70 grandi compagnie mercantili, le quali tutte allo scopo del lucro congiungevano quello dell' interesse

nazionale che si cerca di fare con ogni sforzo prevalere.

L'arte della pesca, elemento precipuo di ricchezza per alcune popolazioni del nord, andò estendendosi maggiormente, dopo la scoperta dell'America, per le nuove località ricche di pesce, riconosciute adatte all'esercizio di tale industria.

La legislazione commerciale e marittima sempre maggiormente progredì fra le varie nazioni stipulandosi trattati di navigazione e commercio che regolarono meglio le relazioni internazionali.

§ 6. Olanda.

Oltre la Spagna ed il Portogallo, un'altra nazione viene a prendere parte attivissima ai traffici ed alle imprese coloniali che a quelli si rannodano. Le varie regioni comprese sotto il nome di Olanda avevano appreso dagli Anseatici i particolari più importanti dei commerci, come da molto tempo possedevano la somma abilità nella navigazione. Alle intraprese commerciali gli Olandesi furono addestrati anche dal traffico dei prodotti della pesca. L'agricoltura e la manifattura, molto sviluppate in Olanda, avevano contribuito ad accrescerne la ricchezza, aumentando in queste popolazioni il desiderio della libertà. Invece sotto Carlo V l'indipendenza fu già in parte menomata e da Filippo II si voleva l'assoluta servitù e sommissione di queste popolazioni. Si aggiunga a ciò il fatto della diffusione della religione riformata, che s'era propagata in queste provincie, contrastando i sogni di Filippo II, che avrebbe voluto un'unica religione e cioè la cattolica, ed un solo impero politico in Europa. I malumori non tardarono a scoppiare in aperte rivoluzioni (1566). Spagna

manda il fiero duca d'Alba a reprimere questi moti (1568) che egli credette poter domare col ferro e col fuoco. Ma le esecuzioni numerosissime, fra cui quella di uomini d'alto lignaggio, quali Horn ed Egmont, rendono i *gueux* sempre più potenti e più ardente l'odio contro la Spagna. Nel 1572 si effettua la lega delle provincie nordiche sotto il principe d'Orange. Il duca d'Alba saccheggia Anversa nel 1576, ma è tosto richiamato per la guerra col Portogallo, che Filippo, morto re Sebastiano in Africa, annette alla Spagna (1578). Una delle prime disposizioni date da Filippo II quella fu di chiudere agli Olandesi il porto di Lisbona, privandoli così dei prodotti delle Indie (1579). Ma questa vendetta, se arrecò temporanei danni agli Olandesi, fu il principio della loro grandezza, perchè li spinse ai traffici diretti con le Indie. Filippo II riuscì vittorioso nei Paesi Bassi meridionali. Anversa venne espugnata e di nuovo saccheggiata dagli Spagnuoli comandati da Alessandro Farnese ed Ambrogio Spinola. Volendo punire Elisabetta d'Inghilterra dell'aiuto prestato ai protestanti olandesi, Filippo prepara l'*invincibile armata,* che, comandata dall'inetto Medina Sidonia, viene dispersa dalle tempeste e dai corsari inglesi (1588). In sul finire del secolo XVI gli Olandesi lanciansi arditamente alle imprese coloniali. Dopo aver tentato invano il passaggio al nord, valendosi della pratica di Houtman, imprigionato per debiti, lo liberano e lo mettono alla testa della prima intrapresa per le Indie orientali.

I primi tentativi non furono felici, ma gli Olandesi non si scoraggiarono e, fondata la Compagnia detta *Verre*, intrapresero spedizioni

meglio organate, che ebbero per risultato l'occupazione dell'isola Maurizio e la creazione della prima fattoria a Giava, dopo aver visitato Amboina, Ternate e le isole di Banda.

I carichi di spezierie che giunsero al ritorno di questa spedizione comandata da Neek e da Heemskerk, animarono gli Olandesi (1600) a maggiori intraprese. Nel 1601 già 40 navi olandesi erano partite da Amsterdam, che, succeduta ad Anversa nella attività commerciale, diveniva un ricco emporio di merci indiane. Riunite, per opera degli Stati generali, le molte Compagnie in una sola, venne fondata la *Compagnia delle grandi Indie* (1602) alla quale si concedettero molti privilegi e pieni poteri, avendo facoltà di mantenere armate, far pace e guerra, indipendentemente dal Governo. La Compagnia s'impadronì delle Molucche scacciandone i Portoghesi; stabilì fattorie a Iohore nella penisola di Malacca, nelle isole dei Pescatori, ad Atchin in Sumatra, penetrò a Borneo e dopo lunghe guerre con gli Inglesi, fondò Batavia che salì rapidamente ad inaudita prosperità, avendo gli Olandesi concentrata in questa città, che chiamavano la perla dell'oriente, tutta la direzione politica, amministrativa e commerciale delle loro colonie (1619).

Non passava quasi anno di quel XVII secolo tanto fortunato per l'Olanda, che essa non si impadronisse di qualche città, di qualche isola, fondando sempre nuove colonie. Le guerre che l'Olanda sostenne col Portogallo riuscirono a beneficio della prima, che occupò la intera penisola di Malacca, Formosa, Celebe, Timor e molti altri interessanti punti commerciali. La pace conchiusa con il Portogallo nel 1669 diminuì

sempre più la potenza di questa nazione ed accrebbe quella dell'Olanda; di guisa che, quando nel 1640 il Portogallo ricuperò la sua autonomia, le migliori sue colonie erano state occupate dall'Olanda e dall'Inghilterra. — « Da Celebe e da Timor, scrive Scherer (1), l'Olanda traeva cera, tartaruga, sandalo, sagù e riso; da Borneo e da Sumatra pepe, cassia, gengevoro, canfora, ebano, stagno, polvere d'oro, pietre preziose e soprattutto diamanti; da Giava zucchero, riso, zolfo, cardamomo, indaco, aracca, rhum e più tardi caffè e tabacco. A Ceylan la Compagnia non aveva monopolio come alle Molucche, ma più che i due terzi del traffico della cannella erano nelle sue mani e disponeva della pesca delle perle. Il Bengala e la costa del Coromandel fornivano salnitro, oppio, sostanze tintorie, seta e cotone... ». Intanto si era fondata in Amsterdam la Compagnia delle Indie occidentali (1621), la quale intraprese le sue operazioni in America e sulle coste occidentali d'Africa, occupando la Costa d'oro, ove fondò il forte Nassau e da dove traeva polvere d'oro e gran quantità di schiavi.

Pel Brasile gli Olandesi lottarono a lungo con i Portoghesi, ma poi lo lasciarono in balìa di questi ultimi (1654). Nell'America settentrionale gli Olandesi fondarono fattorie sull'Hudson nel Connecticut, nel Delaware, ma dopo aver sostenuto acerrime guerre con l'Inghilterra (1650-67) col trattato di Breda le rinunziarono queste colonie. Nelle Antille gli Olandesi occuparono (1634)

---

(1) Scherer, *Storia del commercio*, pag. 526; V. pure: Boccardo, op. cit., pag. 274 e l'articolo *Olanda* nell'*Enciclopedia italiana*.

isole importanti come Curaçao, Benaire, Arruba, Sant'Eustachio, S. Martino ed altre. Da queste isole gli Olandesi facevano un attivo commercio di interlope o contrabbando nelle colonie di altri Stati e specialmente di Spagna. Da qui guerre quasi continue con le potenze coloniali e larghi guadagni che l'Olanda vi faceva colle sue navi corsare. Buone colonie l'Olanda aveva nella Guiana alle foci dell'Orenoco e delle Amazzoni, con gli stabilimenti di Surinam, Essequebo, Demerara e Berbice.

Nel principe Guglielmo di Nassau-Orange, primo Statolder (1579-84), nei suoi successori, Maurizio, Enrico-Federico, Guglielmo II (1584-1650), in Barnevelt, nel Gran Pensionario De Witt, in Guglielmo III (1650-1702), come nei valorosi ammiragli Tromp padre e figlio, e Ruyter, l'Olanda ebbe una serie di illustri capi che molto concorsero allo svolgimento della sua grandezza.

Ma d'altra parte la soverchia avidità dei suoi intraprendenti commercianti, le guerre continue, l'estendersi della potenza inglese e sovrattutto la cattiva amministrazione e le dilapidazioni arrecarono la rovina della Compagnia delle Indie occidentali, e la sua decadenza nelle Indie orientali.

Un colpo fatale per l'Olanda fu l'atto di navigazione di Cromwell del 1651, dacchè essa non potè più approvvigionare, come faceva prima, i mercati inglesi, venendo così impedita nell'esercizio del ricco commercio d'economia, che essa compieva per molte nazioni europee e specialmente per le popolazioni scandinave, della Russia settentrionale e in generale di quelle del Baltico. Le guerre con la Francia apportarono grandi disastri all'Olanda, che si difese eroicamente.

Ma così alla pace di Nimega (1678), come più tardi a quella di Utrecht (1713), essa era molto decaduta dalla sua primitiva grandezza.

L'Olanda svolse nel XVIII secolo, e conservò in seguito in parte, una ragguardevole produzione industriale. Vi si tessevano e s'imbianchivano magnifiche tele di lino; vi si lavoravano con somma perizia i diamanti; vi si avevano in gran numero opifici di seterie, lanifici, fabbriche di porcellane, larga produzione di ottimi formaggi, fabbriche di birra, distillerie ed un largo commercio librario. La copiosa ricchezza svolse in questo popolo colto il gusto delle arti belle e la scuola olandese annovera artisti che possono competere con i migliori del mondo. Amsterdam aveva inoltre un ragguardevole movimento di cambio e la sua Banca fondata nel 1609, va fra le più famose di quel tempo. Stante la gran quantità di numerario che vi affluiva, l'Olanda nel secolo XVII divenne un ragguardevole mercato monetario, ove le buone Case trovarono capitali a prezzo molto mite. Alla *Borsa* di Amsterdam affluendo i titoli di credito e le azioni di Compagnie e di intraprese industriali e commerciali da ogni parte del mondo, il giuoco, la scommessa e tutti quelli immorali artifizi che s'esprimono colla parola *aggiotaggio* esercitarono una azione funesta sul mercato olandese. La manìa del giuoco raggiunse il parossismo nel traffico dei tulipani, che diede luogo a tanti strani episodi ed apportò gravi disastri all'Olanda (1634-37).

§ 7. **Francia.**

1. *Periodo anteriore a Colbert.* — Dopo le intraprese di Cartier e di Champlain nell'America del Nord, i Francesi dovettero durare lunghe

lotte con gli Uroni, gli Irocchesi e con gli Inglesi, ricevendo scarsi aiuti dal loro Governo. Essi avevano anche stabilimenti nell'Illinois, nella Luisiana e nell'Arkansas; possedevano nelle Antille S. Cristoforo, Martinica, Grenada, Grenadine, S. Domingo ed altre isole dalle quali arditi filibustieri esercitavano un lucroso commercio di contrabbando, con le maggiori colonie di altri Stati, mentre vi si attivavano piantagioni di canne saccarifere e di caffè.

In Francia un notevole miglioramento economico si ebbe al tempo di Enrico IV e di Sully, i quali rimossero molti degli impacci infrapposti ad ogni ramo di produzione, allontanandosi da quelle massime che facevano proclamare ad Enrico III essere il diritto di lavorare una concessione demaniale.

Enrico IV fu in modo particolare benemerito delle industrie francesi, emanando nel 1598 l'Editto di Nantes, che concedeva a tutti i cittadini di poter seguire la fede che preferivano, assicurando pienezza ed eguaglianza di diritti, qualunque fosse il culto che professassero. Questo benefico editto di tolleranza religiosa fu revocato più tardi, e come vedremo apportò risultati disastrosi per la Francia.

Sebbene Richelieu e Mazzarino cercassero promuovere i traffici riconoscendone la grande utilità, pure non furono in grado di poterli opportunamente svolgere, dacchè i tempi durante i quali ebbero il comando, furono troppo agitati da congiure, da guerre ed altre politiche perturbazioni.

2. *Il Colbertismo.* — Mazzarino morendo, a Luigi XIV che deplorava la sua perdita, diceva:

Sire, confortatevi, io vi lascio Colbert; dal quale infatti incomincia il vero risorgimento commerciale della Francia. Figlio di un negoziante, Colbert da giovane aveva studiato e praticato il commercio ed aveva potuto positivamente constatare quale possente mezzo di prosperità questo ramo di produzione possa essere per una nazione. Gli abusi che in quel tempo si commettevano nelle varie amministrazioni francesi, ed in particolar modo in quelle finanziarie, erano senza limiti. Colbert portò in tutti i vari rami che gli furono affidati l'ordine, la regola, la precisione, l'onestà, qualità proprie del commerciante.

Caduto Foquet, Colbert ottenne la direzione generale degli affari del regno (1660) col titolo di Gran Controllore, che equivaleva a quella di primo ministro. L'opera di Colbert, durante il tempo che diresse gli affari della Francia, fu, per energia e per intelligenza, insuperabile. Egli riordinò l'amministrazione interna, represse gli abusi che erano divenuti normali in ogni ramo di essa; rimosse molte delle dogane interne, agevolando in ogni miglior modo la circolazione dei prodotti. Convinto che non con la sola agricoltura, come pensava Sully, ma eziandio con la manifattura ed il commercio si arricchisce un paese, studiò ed applicò un compiuto e metodico sistema, che venne chiamato *colbertismo* o *sistema mercantile.* Il quale, se aveva difetti, aveva pure grandi pregi, come lo dimostrano i risultati che se ne ottennero. Con opportuni premi, con incoraggiamenti ed onorificenze, la manifattura, la marineria, la pesca, le colonie vennero efficacemente promosse. Grandi canali furono aperti in Francia alla

navigazione interna, fra i quali il più grandioso quello detto del *Midi*, che congiunge il Mediterraneo al Golfo di Guascogna. Alcune grandi industrie artistiche si esercitavano sotto la diretta sorveglianza dello Stato, quali quelle dei *gobelins* e di Sèvres. Nel 1681, Colbert emanò la celebre *Ordinanza sulla marina*, primo Codice di leggi marittime, e, pel tempo in cui fu fatta, di grande merito e che riuscì di grande vantaggio alla navigazione, segnando un positivo progresso nella legislazione marittima.

Nè solo della marina del commercio, ma pure di quella da guerra, con molta cura si occupava Colbert, ben sapendo come una flotta sia necessaria per la tutela dei traffici e delle colonie. A Brest, Havre, Tolone, Dunkerque, Lorient sorsero vasti arsenali, che preparavano potenti flotte, le quali valsero ad accrescere l'azione esterna della Francia, della quale essa non di rado abusò.

Sin dal principio del secolo XVII Rouen, S. Malò, Dieppe ed altri porti avevano tentato di attivare navigazioni colle Indie e di creare stabilimenti commerciali alle Maldive ed a Madagascar, ma con poco successo. Colbert promosse una Compagnia delle Indie orientali ad imitazione di quanto avevano fatto Olanda ed Inghilterra. La concessione fu fatta nel 1664 con privilegi larghissimi. Ogni straniero che si fosse interessato nell'intrapresa per oltre due mila lire poteva farsi iscrivere cittadino francese. Oltre all'esenzione di ogni dazio, per quanto occorreva alla costruzione navale, furono accordate L. 50 alla tonnellata per merci francesi esportate da Francia e L. 75 per quelle introdottevi dall'India.

La Compagnia era sotto la diretta protezione della flotta e si promisero titoli di nobiltà a coloro che si fossero segnalati a vantaggio della Compagnia, il cui capitale fu fissato in 15 milioni, dei quali un quinto venne conferito dal Governo. La Compagnia fondò stabilimenti a Madagascar, all'isola di Borbone, a Surat, a Ceylan ed a S. Tommaso nel Coromandel, incontrando lotte ed ostacoli, ora dovendo combattere con i nativi, come a Madagascar, ed ora con gli Inglesi e gli Olandesi. Più prospere sorti ebbero i Francesi a Pondichéry e Ciandernagora e per poco, indottivi dalle sollecitazioni dell'avventuriero Falcon, non riuscivano ad impadronirsi del regno di Siam; ma l'impresa non ebbe buon esito ed i mercanti francesi ne vennero invece espulsi.

Non molto copiosi, ma più sicuri proventi davano le isole delle Antille occupate dai Francesi, e che Colbert aggregò alla Corona (1661). Questo grand'uomo fondava tutto il suo *sistema* sulla *Bilancia del commercio*, che consisteva in una serie di studi e di provvedimenti diretti a far sì che i prodotti esportati dalla Francia fossero di un valore maggiore di quello dei prodotti importati, ritenendo Colbert che, in questo caso di bilancio *favorevole*, la Francia si sarebbe arricchita, impoverendosi nel caso contrario. Non occorre qui dimostrare l'erroneità d'un tale sistema, che ora si vuole da alcuni Stati far rivivere, ma è certo che esso apportò molti impacci al commercio francese, che si sarebbe svolto assai meglio quando si fosse lasciato un più libero campo allo scambio dei prodotti.

3. *Revoca dell'editto di Nantes.* — Colbert morì nel 1683. Dopo la morte del grande mi-

nistro, Luigi XIV si lasciò indurre a guerre disastrose ed, accogliendo suggerimenti di intolleranza religiosa, alla fatale *revoca dell'editto di Nantes*, col quale Enrico IV aveva riconosciuta la libertà di coscienza e dei culti. La revoca dell'editto di Nantes (1685) segna per la Francia una data dolorosa, dacchè la sua prosperità economica ne ricevette una scossa dannosissima. Più di 400,000 protestanti — pressochè tutti cittadini intraprendenti, morali ed operosi — anzichè abiurare la loro religione, abbandonarono la Francia disseminando preziosi elementi di prosperità economica nei vari Stati nei quali si ricoverarono. In pochi anni la Francia si trovò quindi ad aver fatto un rapido cammino per la via della decadenza. Le proposte che Vauban, Fénelon, Desmaret andavano facendo nei loro scritti riuscivano inutili, dacchè nessun abile ed onesto uomo di governo le accoglieva. Le finanze andavano a rotoli, avendosi un'entrata di 880 milioni, contro una spesa di oltre 2 miliardi.

4. *Law.* — Alla morte di Luigi XIV (1715) succede il minorenne Luigi XV suo pronipote, sotto la reggenza di Filippo d'Orléans. Questo spensierato sibarita, consigliato dal ministro Dubois, ricorse ad alterazioni di monete ed a mezzi turpi e tirannici per alimentare l'erario, dilapidato dalla Corte. In quella comparve Law, l'avventuriero scozzese, il quale non durò difficoltà a persuadere il reggente ed il suo ministro, che col mezzo della circolazione di carta bancaria si poteva dar ricchezza al paese e larghi proventi all'erario. Law ottiene nel 1716 la concessione della Banca di Francia. Nel 1717,

divenuto potentissimo per le apparenti ricchezze create con fallace circolazione, Law fonda la *Compagnia delle Indie occidentali e del Mississippi.* Nel 1718 incorpora tutti gli stabilimenti di credito nella Banca Reale. L'aggiotaggio e la febbre dei guadagni sale al parossismo. Nella *rue Quincampoix,* che in allora in Parigi faceva l'ufficio di Borsa, avvennero fatti incredibili se non fossero veri, ciascuno portando oro, argento, monete, arredi preziosi, per avere in cambio qualche azione della Compagnia delle Indie. Per via dell'aggiotaggio, salendo i prezzi dei titoli, tutti guadagnavano e da ogni parte di Europa accorrevano capitalisti per prender parte a questo saturnale. Ma il giuoco non poteva durare a lungo, e malgrado le leggi più esose, con le quali Law cercò sostenere le sue effimere istituzioni, la catastrofe avvenne nel modo il più disastroso nel 1720, apportando rovine immense in ogni classe della popolazione francese e disseminandovi germi d'odio e di vendette, che valsero ad affrettare la grande Rivoluzione. Law fuggito a Venezia vi morì povero e venne sepolto in San Moisè. Dopo i disordini della Reggenza, si ha il regno di Luigi XV, uomo vizioso, spensierato ed egoista, che, forse prevedendo la futura tempesta, con indifferente epicureismo esclamava: *Après moi le déluge!* Eppure in quel periodo si andavano affinando eletti ingegni; Montesquieu scriveva sullo *spirito delle leggi;* Quesnay fondava l'economia fisiocratica; Dalembert e Diderot intraprendevano l'*Enciclopedia* (1751-1772), che si può dire il programma della Rivoluzione.

5. *Vicende coloniali.* — Alla morte di Luigi XIV,

la Compagnia delle Indie orientali si poteva dire sciolta, malgrado che Francesco Martin (1697) avesse da Pondichéry riordinato tutto l'organismo coloniale francese nelle Indie. Riunita da Law alla Compagnia delle Indie occidentali, quella delle Indie orientali riuscì a sottrarsi al disastro del 1720 e nel 1730 riprese le sue operazioni, colla nomina di Dumas, che riordinò la colonia di Pondichéry e fondò Carical ottenendo favori dal rajà di Tanjore per averlo aiutato nella guerra contro i Maratti (1739). Intanto Giuseppe Dupleix, preposto alla direzione di Ciandernagora, aveva talmente fatto prosperare questa colonia, che era divenuta uno dei principali mercati del Bengala. Allora all'immaginazione dei Francesi balenò l'idea di creare un Impero francese nell'India ed i tentativi fatti per ottener questo scopo diedero luogo ad intraprese eroiche, che finirono con apportare a quella nazione gravi disastri. Mahé de la Bourdonnais, governatore delle isole di Borbone e Maurizio, si impadronisce di Madras, che, per colpa di Dupleix, vien saccheggiata (1744). Ma gli Inglesi ripigliarono Madras ed assediarono Pondichéry difesa valorosamente da Dupleix, il quale, riuscito a far chiudere il rivale La Bourdonnais alla Bastiglia, ebbe campo libero alle sue imprese infrapponendosi alle dissensioni dalle quali era travagliato l'Impero del Gran Mogol e traendone vantaggi per la Francia. Da Musa Fersing ottenne aumento nei territori di Pondichéry, Carical e Masulipatam col suo distretto (1751). Nel Carnate, dopo una serie di intrighi ed imprese poco leali, riuscì ad avere estensioni grandi come la Francia.

Ma anche il Dupleix, malgrado le sue grandi conquiste, non avendo potuto dare vistosi utili netti alla Compagnia, venne rimosso e sostituito (1753). Intanto fra le due Compagnie francese ed inglese avvenendo continui conflitti, si cercò di porvi termine con il compromesso del 1754. Scoppiata in Europa la guerra dei Sette anni gli Inglesi ne profittarono tosto per impadronirsi di Ciandernagora e Carical (1757-60). La Francia spedì allora Lally, che concretava il suo programma nel motto: *Plus d'Anglais dans l'Inde!* Ma dopo alcune intraprese fortunate, assediato in Pondichéry, venne fatto prigioniero con tutta la guarnigione francese. Condotto a Londra e sostenuto in carcere, appena liberato, ebbe l'imprudenza di recarsi in Francia ove fu processato e giustiziato (1766). Con la pace di Parigi Pondichéry venne restituita ai Francesi che però, di fronte alla preponderanza degli Inglesi, perdettero ogni importanza nell'India.

Alla pace di Utrecht Luigi XIV (1713) cedette la baia d'Hudson, Terranuova, l'Acadia e la Luisiana. Il Canadà era andato lentamente prosperando ed il commercio delle pelliccie vi aveva ottenuto grande importanza. Ma assaliti dagli Inglesi, durante la guerra dei Sette anni, malgrado l'eroismo dei Montcalm e di Vandreuil, i Francesi dovettero soccombere ed abbandonare questa bella colonia all'Inghilterra (1763). Con la Luisiana fu ceduta alla Spagna Nuova Orléans, fondata nel 1717 allo sbocco del Mississippi in posizione malsana, ma opportunissima pel commercio; più tardi la Spagna la cedette agli Stati Uniti.

6. *Turgot e Necker.* — A Luigi XV, corrotto e corruttore, succedette Luigi XVI suo nipote, virtuoso ma debole (1774). Desiderando sinceramente il bene del popolo, cercò di attuare le idee suggerite da Quesnay e da Gournay, il quale ultimo dimostrava la necessità di dare al commercio la maggiore libertà, suggerimento che il ministro Turgot aveva cominciato a tradurre in fatti. Ma per odii e meschine gelosie Luigi XVI congedò Turgot; fatale rinvio che preparò la rovina della monarchia e cagionò gravi danni alla Francia. Il re ebbe ancora un ministro onesto e capace in Necker (1777-81); poi si succedettero al comando ministri cortigiani, presuntuosi ed inetti, che trascinarono le finanze francesi alla rovina e fecero scoppiare la Rivoluzione nel 1789.

§ 8. Inghilterra.

1. *Periodo anteriore al regno di Elisabetta.* — Il primo atto col quale gli Inglesi espressero in modo positivo di voler esercitare il grande commercio, fu quello della fondazione della Compagnia degli *avventurieri mercanti*, che ebbe luogo durante il regno di Enrico IV (1406) con il precipuo scopo di far concorrenza all'Ansa, che era in quel tempo fortissima. Questa Compagnia attivò importanti rami di traffico, specialmente di vini e di lane, per il quale ultimo prodotto avevano una specie di privilegio.

Enrico VII Tudor, posto fine alla guerra civile delle *due Rose*, potè volgere maggiormente l'attenzione all'esterno, procurando di favorire il commercio e la navigazione. Pentito di non aver accolta la proposta che Colombo gli aveva fatta, Enrico incarica Giovanni Caboto (1496)

di quel viaggio che apportò la scoperta del Labrador e di Terranova. Enrico VIII dà al tempo stesso un più ampio svolgimento alla flotta ed incarica Sebastiano Caboto della spedizione al polo nord, che condusse alla scoperta del passaggio al Mar Bianco, al Mar Glaciale ed alla Nuova Zembla (1556-57).

Durante i regni di Eduardo VI (1547-53) e di Maria detta la sanguinaria (1553-58) per motivi commerciali ebbero luogo nuove lotte coll'Ansa, lotte che tendevano sempre più a restringere i poteri di questa Lega, estendendo quelli delle Compagnie inglesi.

2. *Regno di Elisabetta.* — Vigorosa spinta alla grandezza commerciale e marittima d'Inghilterra vien data alla nazione durante il lungo e glorioso regno di Elisabetta Tudor (1558-1603), la quale non solo ai traffici e alle scoperte, ma diede ogni possibile svolgimento anco alle scienze, alle lettere, alla prosperità economica ed alla forza militare marittima del suo popolo.

Questa avveduta e patriottica regina andò gradatamente togliendo all'Ansa i suoi privilegi; rafforzò la Compagnia degli avventurieri mercanti, appoggiandoli vigorosamente nella lotta che essi ebbero cogli Anseatici in Amburgo, da dove erano stati scacciati, compiendo vigorose rappresaglie a carico della Lega e sequestrandole nel 1589 ben 60 navi cariche di merci. L'Ansa avendo a sua volta ottenuto che tutti i commercianti inglesi fossero scacciati dalla Germania, Elisabetta scacciò tutti i Tedeschi e chiuse la Corte di acciaio dalla quale per tanti anni l'Ansa aveva dominato il commercio inglese (1598). L'industria dei panni si vantaggiò

della caduta dell'Ansa; l'emigrazione di molti tessitori e tintori protestanti dai Paesi Bassi introdusse in Inghilterra la tessitura dei panni fini. William Lee importava la fabbricazione meccanica delle calze ed Elisabetta promosse sia con premi, sia con dazi all'importazione, la produzione di selle, aghi, merletti, spilli e di altri prodotti, attivando la lavorazione delle miniere, dei metalli e del carbon fossile.

Prosperavano la città di Bristol, ove affluiva il traffico marittimo, e quelle di York e Norwich, mentre la rovina di Anversa, compiuta dagli Spagnuoli, giovò a sviluppare il traffico di Londra ove, nel 1575, si fondò la prima Borsa per iniziativa di Tommaso Gresham, ricchissimo banchiere.

3. *Compagnie commerciali privilegiate.* — Numerose furono le Compagnie privilegiate — composte tutte di nazionali — che si approvarono da Elisabetta, infeudando a tali Compagnie tutto il traffico inglese. Ma le condizioni speciali della nazione forse ciò allora richiedevano; più tardi questi monopolii andarono attenuandosi e restringendosi. Volendo ad un tempo favorire la produzione dei grani indigeni e la importazione di quelli esteri in caso di carestia, Elisabetta dovette ricorrere al difettoso sistema della scala mobile. Per incoraggiare le industrie cercava con l'esempio di far usare per l'abbigliamento dei ricchi i prodotti nazionali. Il tasso normale del danaro venne da essa fissato al 10% il che apportò abbondanza di numerario sul mercato inglese. Le vittorie e le depredazioni fatte a carico della Spagna e del Portogallo, l'accresciuto commercio dei prodotti americani ed indiani, l'estensione

che prese la marina nazionale, alla quale erano riserbati cabotaggio e pesca, avevano contribuito a dare grande prosperità all'Inghilterra.

La marina si era molto avvantaggiata dall'unione della Scozia che possedeva navigatori valenti; Drake, Cavendish e Frobisher compievano viaggi di circumnavigazione e di esplorazione al polo nord (1580-86). Cresceva il traffico con Arkangel, con Aleppo, col Senegal, con la Guinea, per i quali commerci si avevano altrettante Compagnie. Nel 1600 Elisabetta pubblicò norme per definire le questioni relative alle assicurazioni, le quali, come dice il preambolo di questa legge, da molto tempo già si praticavano in Inghilterra.

Intanto Gilbert aveva fondato a Terranova importanti stabilimenti di pesca (1578) di guisa che le navi inglesi che vi erano addette, salirono da 40 a 200 impiegando 8000 marinai. Walter Raleigh, ottenuta nel 1584 la rinnovazione delle Patenti di Gilbert suo fratello uterino, fece eseguire, dai capitani Amadas e Barlow, la spedizione che ebbe per risultato l'impianto di colonie inglesi nella Virginia. Anche la seconda spedizione fatta a spese di Raleigh e comandata da Granville (1585) trovò le prime colonie disperse dai selvaggi e gli Inglesi superstiti furono ricondotti in patria da Drake proveniente dalle Indie occidentali. Ben sette spedizioni si compierono per iniziativa di Raleigh, che vi consumò 40,000 sterline. Per rifare il suo patrimonio, si pose in persona alla testa di una spedizione alla Gujana, composta di cinque navi del Governo, sperando di trovare il favoloso Eldorado. Occupata l'isola della Trinità, risalì per 300 miglia l'Orenoco

e ritornò con poco frutto finanziario in Inghilterra (1595). Raleigh, al quale si attribuisce l'importazione in Inghilterra della patata e del tabacco, ma che indubbiamente ha con Gilbert il merito di aver spinto gli Inglesi a colonizzare l'America del Nord e di aver loro assicurata una delle tre Gujane, dopo una vita avventurosa finì giustiziato sotto il regno di Giacomo I Stuardo, vittima di calunniose accuse (1618).

Gasnold nel 1602 intraprese un viaggio diretto all'America del Nord; dalla quale egli ritornò con un carico di pelliccie da cui ottenne larghi guadagni. Lo spirito di speculazione fu scosso e furono fondate le due Compagnie di *Londra* e di *Plymouth* per le *due Virginie.*

Avventure romanzesche furono quelle di J. Smith di Willoughby, che diede stabilità alle colonie di Virginia (1606), favorite da legislazione coloniale che, per la sua arrendevolezza, costituiva un'eccezione di fronte ai vincoli infrapposti da altre nazioni, ed un'assurdità parve ad esempio la libertà di esportare danaro dall'Inghilterra nelle colonie, nell'interesse del commercio che crea la vera ricchezza. Nella Virginia prosperò la coltivazione del tabacco, ed alla Nuova Inghilterra affluì grande quantità di proseliti di sêtte protestanti, ciascuna delle quali volle avere il proprio centro la cui prosperità con ardore promuoveva, nel mentre che tutti cercavano emanciparsi dalla Compagnia di Plymouth, che pretendeva al monopolio della colonia (1620). Newport a nome della Compagnia di Londra occupa il James River, fonda Jamestown e scopre il Potomac.

La persecuzione religiosa inaugurata dagli

Stuardi nel 1619 aveva spinto molti Puritani a stabilirsi nel Nuovo Mondo che nella baia di Massachusetts fondarono la Nuova Plymouth (1621) e Boston (1626). Le quattro provincie nelle quali era ripartita la *Nuova Inghilterra* erano *Massachusetts, Connecticut, Rhode-Island, New-Hampshire.*

Lord Baltimore, con savia avvedutezza e tolleranza religiosa, aperse il *Maryland* a tutte le confessioni cristiane (1632), e poco tempo dopo veniva fondata *New-York* (1664) e *New-Jersey*. Guglielmo Penn, capo dei Quacqueri, setta di severa moralità, dà il suo nome alla Pennsylvania, ove proclama la più completa libertà di coscienza, congiunta però ad integrità di costume. La capitale del nuovo Stato, fondata fra il Delaware e lo Schuylkill, fu denominata Filadelfia (1682).

Nelle Antille, Courten ed il duca di Marlbourough avevano occupata e coltivata la Barbada ed il duca di Carlisle, San Cristoforo, Antigoa, Monserrato, Torbola (1624). Gli Inglesi occupano più tardi la Giamaica, la penisola del Yucatan, monopolizzando il traffico del campeccio e, sempre in lotta coi Francesi e Spagnuoli, estendono i possessi nella Nuova Scozia o Acadia, dei quali sono riconosciuti padroni col trattato di Utrecht.

4. *Compagnia delle Indie orientali.* — Non meno fruttuose e gloriose intraprese commerciali e coloniali si compierono durante il regno di Elisabetta nelle Indie orientali. Lancaster che capitanò la prima spedizione coloniale (1591) non riuscì; più fortunata fu la seconda, intrapresa dallo stesso Lancaster nel 1601, per ordine della Compagnia dei mercanti di Londra trafficanti con le *Indie orientali*, allora costituita con Carta di Elisabetta che le dava pieni poteri

e commercio esclusivo al di là dei *due Capi*. L'ammiraglio toccò Sumatra stringendo trattato di libero commercio col sultano Achem (1602); fondò una fattoria a Bantam, e scambiato il carico con spezierie, rientrò in Inghilterra con largo guadagno nel 1603.

Seguì Midleton che fondò fattorie in Amboina e Banda (1604). Keeling, Hawkins, Roe che ottennero vantaggi per gli Inglesi, da Selim Gheanghir imperatore del Gran Mogol e discendente di Tamerlano (1607-12), con facoltà di aprire fattorie a Ahmedabad, Cambaja e Surate. Questi successi rivolgono contro gli Inglesi le gelosie dei Portoghesi, degli Spagnuoli e degli Olandesi. Ma gli Inglesi fanno testa ogni dove e riescono ad indurre lo Sciah di Persia Abbas ad impadronirsi di Ormuz, ove i Portoghesi avevano innalzato splendidi edifici (1623). In seguito alla distruzione della colonia portoghese di Ormuz, il traffico del Golfo Persico si volse a Bender Abassi, ove gli Inglesi si stabilirono con obbligo di vigilare alla sicurezza di quel Golfo contro i Pirati. Nel 1613 la Compagnia delle Indie accrebbe i suoi capitali; nel 1636 ottenne di poter trafficare nel Bengala e stabilir le fattorie del Balasore e Hoogly, e qualche anno dopo, col forte di S. Giorgio nel Coromandel, dà principio a Madras fondata nel 1640.

Le guerre civili che succedettero in Inghilterra alla morte di Elisabetta avvenuta nel 1603, ed altre perturbazioni, riuscirono dannose alla Compagnia, che nel 1654 non potè ottenere la rinnovazione della *Carta* o concessione dei suoi privilegi. Le venne però rinnovata nel 1657 ed estesa da Carlo II nel 1661, donandole questo re l'isola

di Bombay, che sua moglie Caterina di Portogallo le aveva portato in dote (1662). Quest'isola venne consegnata di mala voglia dai Portoghesi, che pare prevedessero come in mano degli Inglesi Bombay sarebbe divenuta uno dei maggiori centri commerciali dell'Indostan. Coi trattati di Westminster (1667) e di Breda (1674), la Compagnia ottenne nuovi possessi e le sue relazioni con la Compagnia delle Indie francesi furono meglio determinate. Macaulay fa una viva descrizione della grande potenza e prosperità alla quale era giunta la Compagnia inglese nei primi anni del regno di Carlo II, quantunque i suoi ricchi traffici venissero turbati da numerosi contrabbandi e dalle guerre con gli Olandesi ed il Gran Mogol.

Specialmente col Mogol, regnando il fiero Areng-Zeb, essendo corsi dissapori, le fattorie inglesi, per ordine di questo monarca, furono saccheggiate e tutti i commercianti di quella nazione scacciati dal regno. I rappresentanti della Compagnia, vedendo a quali gravi danni essa andasse incontro, si presentarono al Gran Mogol con funi alle mani ed al collo, per chiedergli perdono. Ed Areng-Zeb perdonò, a patto d'un grosso tributo ed obblighi di completa sommissione (1691). Come dovevano cambiare le cose nel corso di un solo secolo!

Fatta la pace, gli Inglesi ottennero nuovi favori e nel 1698 ricevevano il misero e poco sano villaggio di Calcutta, che doveva divenire il futuro centro dei loro dominii.

5. *Periodo posteriore al regno di Elisabetta. L'Atto di navigazione.* — Alcuni fatti economici avvenuti in Inghilterra, dopo la morte di

Elisabetta, ebbero una forte azione sui commerci inglesi. Alla grande Regina era succeduto Giacomo I Stuardo, poco proclive a traffici e colonie. A lui succede Carlo I (1625) che inasprisce le lotte già sôrte col Parlamento e manda al supplizio parecchi membri dei Comuni, che non vollero piegarsi alle sue ingiuste pretese. I lunghi dissidi politici scoppiano in aperta rivoluzione (1646). Carlo I, vinto da Oliviero Cromwell, è processato e giustiziato (1649). Si dichiara la Repubblica inglese con Cromwell Lord Alto Protettore (1653). Cromwell desiderava continuare la politica contro il commercio degli Anseatici e degli Olandesi, proponendosi di far tanto ascendere la possanza inglese, di quanto avrebbe sminuita quella della Repubblica Batava. A questo intento il Lord Protettore emanò nel 1651 l'*Atto di navigazione*, che è un compendio dei principii che l'Inghilterra per molti anni seguì rispetto ai commerci. L'*Atto* constava di cinque capi: col primo il *cabotaggio* nazionale era esclusivamente riserbato agli Inglesi; col secondo, relativo alla *pesca*, si stabiliva per i pesci importati dai forestieri dazio doppio di quello fissato pei nazionali; col terzo capitolo, riflettente le *colonie*, si prescriveva che la navigazione con le colonie inglesi non potesse esser fatta se non da navi inglesi; nel quarto, riflettente il *commercio europeo*, si distinguevano le merci *enumerate* che si potevano soltanto importare in Inghilterra da navi inglesi, da quelle *non enumerate* che si potevano importare anche da navi di estera nazionalità; il quinto capo riguardava il traffico così detto *mondiale*, e cioè quello con Asia, Africa ed America (non coloniale), il quale era riservato esclusiva-

mente ai nazionali. Era poi anche ai legni inglesi proibito importare nella Gran Bretagna merci provenienti dalle indicate parti del mondo, che fossero anche per breve tempo state sbarcate in paese estero, col che si mirava a ferire i depositi delle merci coloniali dell'Olanda.

Con successive disposizioni l'*Atto* di navigazione di Cromwell, venne reso più preciso e severo a fine di meglio determinare la proprietà navale nazionale, incoraggiare e favorire la costruzione delle navi in cantieri nazionali e favorire gli equipaggi inglesi. Carlo II inacerbì ancora questo formidabile strumento di guerra economica. L'Olanda comprese perfettamente a quale scopo mirasse l'*Atto* e ruppe guerra a Cromwell, il quale, mirabilmente secondato dalla flotta comandata dal valente ammiraglio Roberto Blake, vinse a più riprese gli Olandesi, che dovettero subire l'*Atto* col trattato di Westminster del 1654. Rotta pur guerra alla Spagna, Blake si impadronì di ricchi galioni che portavano l'oro dell'America. Fu al tempo del Protettore che l'Inghilterra occupò la Giamaica, che tenne sempre in seguito. Quest'isola fu accuratamente coltivata, cavandone zucchero, cacao, indaco e bevande spiritose; essa era però ancor più nota come centro delle operazioni dei filibustieri inglesi, che avevano pure lor sede alle Bermude ed alle Bahamas. Carlo II accrebbe l'elenco delle merci *enumerate* proprie delle colonie le quali non potevano essere dalle stesse navi inglesi trasportate all'estero, se prima non avessero toccato un porto inglese e ciò per favorire la formazione dei grandi depositi e le relazioni dirette fra la madrepatria e le colonie (1660). Quando si entra

nella via del protezionismo il difficile è fermarsi, e quindi nel 1663 si stabilì, sempre in aggiunta al celebre Atto, che le colonie per tutti gli oggetti che non producevano dovessero provvedersi dall'Inghilterra. Lo Stato poi proibì nella madrepatria la produzione di oggetti che si potevano aver in grandi quantità dalle colonie, per colpirli di dazio all'entrata in Inghilterra. Talvolta invece il dazio era imposto all'esportazione del prodotto della colonia. Tutti questi provvedimenti contenevano in loro stessi quelli errori, che dovevano disseminare germi di malcontento nelle colonie e scoppiare poi in rivoluzioni.

Carlo II concedette privilegio nel 1670 alla Compagnia della baja d'Hudson, che esercitò un lucroso traffico di pelliccie segnatamente di castoro, che era stato avviato dai Francesi. Malgrado però tali compagnie privilegiate, nei possessi occidentali, ciascun cittadino inglese, che si conformasse all'*Atto*, era libero di commerciare come meglio credeva.

6. *Progressi delle industrie e dei commerci. Origini della Banca di Francia. Sviluppo delle città commerciali.* — La revoca dell'editto di Nantes compiuta dal bigotto Luigi XIV nel 1685 fece affluire un gran numero di industriosi francesi, che accrebbero e perfezionarono la produzione industriale in Inghilterra e nelle colonie, estendendone i traffici. Le industrie del lino, del cotone fiorirono in Irlanda ed in Scozia. Le manifatture di seta, la fabbrica di carte dipinte, di cotonerie stampate, del vetro, del ferro, che Dudley pel primo fuse col carbon fossile, compievano rapidi progressi. La pesca del merluzzo

si attivò maggiormente sulle coste di Scozia, verso le quali, per un fenomeno stranissimo, si era piegato il passaggio di questo pesce. Gli Inglesi con gli Olandesi concorrevano alla pesca lucrosissima della balena nei mari polari. Produttori stranieri avendo propagato in Inghilterra la manifattura delle seterie, il Parlamento, per favorirla, proibì l'importazione di tessuti serici (1697). Manchester era divenuto il centro della produzione dei tessuti di cotone, industria che non prese slancio se non più tardi, per le macchine filatrici di Hargreaves e di Arkwright. Lo stagno ed il piombo, estratti da tempo antichissimo da miniere nazionali, si trasformavano abilmente in numerosi oggetti. Si cessò dall'importare rame dall'estero e gli acciai inglesi furono riputati i migliori del mondo. Birmingham era centro di produzione di chincaglie; Sheffield della coltelleria; il carbon fossile si spediva in ogni parte. La cappelleria, specialmente di castoro, aveva una grande estensione, e la manifattura delle maioliche o terraglie prendeva grande sviluppo nello Stafford. Tutte queste industrie erano anche in Inghilterra ordinate a corporazioni, ma esse erano meno tiranniche di quelle del continente. Le dogane abolite fra Scozia ed Inghilterra, i molti canali scavati, giovarono a render prospero il commercio interno.

Il Parlamento, composto di elementi che rappresentavano gli interessi nazionali, raramente emanò disposizioni contrarie alla produzione ed ai commerci. La pubblicità, le frequenti indagini od inchieste, d'uso antichissimo, rendevano facile giudicare dei vari problemi economici della nazione.

Come nelle Repubbliche italiane all'epoca della loro più grande prosperità, in Inghilterra il commercio aveva una grande considerazione e coloro che lo esercitavano, erano riguardati come cittadini benemeriti, che contribuivano grandemente alla ricchezza del loro paese. Non solo i *cadetti* delle grandi famiglie, ma spesso anche i Lords si interessavano direttamente nelle intraprese commerciali. Le nobili famiglie non credevano di derogare dal loro grado, con unioni incontrate con famiglie di industriali e negozianti, i quali avevano aperta la via del Parlamento e potevano giungere alle più alte posizioni dello Stato.

Guglielmo III nel 1696 stabilì in Londra il primo Consiglio del commercio e delle colonie, dal quale poi emerse il celebre *Board of trade.* Brevetti accordavano uso esclusivo delle scoperte all'inventore; società economiche e scientifiche promovevano lo sviluppo d'ogni ramo produttivo; il commercio marittimo e la navigazione divenivano sempre più possenti.

Il mercato del danaro, del cambio, del credito dei banchi era in grande disordine, effettuandosi dagli Ebrei e dalla Corporazione degli orefici. La proposta fatta al tempo di Cromwell di un Banco pubblico, non ebbe seguito. Carlo II ancora nel 1672 prese a prestito dagli orefici. Al tempo di Guglielmo III il banchiere Patterson offrì al Governo un prestito di un milione e mezzo di sterline, per avere la concessione di un Banco pubblico, che venne istituito con la Carta del 1694. Le operazioni della Banca d'Inghilterra consistevano, allora come in oggi, nello sconto delle cambiali, nel traffico dell'oro e dell'argento

in barre e nella anticipazione al Governo del prodotto annuale delle imposte, mediante congruo interesse. Il Banco è quindi d'indole mista e cioè semi-governativa, sovvenendo così il commercio, come il pubblico tesoro. Nel 1708 il Parlamento vietò ogni Casa bancaria composta di più che sei soci e le emissioni di carta furono esclusivamente riserbate alla Banca d'Inghilterra il cui capitale venne raddoppiato. Gli altri Banchi privati, si collegarono alla Banca centrale, ricevendo depositi, scontando cambiali, riscontando, occorrendo, la loro carta commerciale alla Banca d'Inghilterra, il cui biglietto aiutavano a porre in circolazione mediante le indicate operazioni. Collegandosi strettamente al Governo, la Banca inglese, se ebbe dei vantaggi, corse pure tutti i pericoli, che son proprii delle eventualità politiche, cadendo talvolta pur essa, in quella smodata emissione di carta, che costituisce il più grave pericolo per le Banche di circolazione.

Il privilegio della Banca d'Inghilterra non si estese alla Scozia, dove sorse un sistema di libertà e pluralità bancaria, che diede ottimi risultati. Grazie all'aiuto dei Banchi scozzesi, ogni ramo di produzione fiorì in quella regione ed Edimburgo e Glasgovia divennero centri industriali e commerciali di primo ordine.

Londra era a quel tempo la Metropoli e non del solo commercio inglese. Il Tamigi era solcato da numerose navi d'ogni nazione ed i depositi commerciali di questa grande città andavano incessantemente crescendo d'importanza e di ricchezza. Sede di tutte le grandi Società, di commercio, di credito, di assicurazioni e di borsa, Londra diveniva sempre più l'emporio mondiale

delle merci e del danaro. Vi fiorivano pure molte industrie, mentre appena cominciavano a svolgersi in altre città inglesi e si fu nel 1718 che il primo bastimento uscito dalla Clyde attraversò l'Atlantico. Bristol veniva subito dopo Londra nel commercio marittimo, ma l'emporio della Saverna venne presto sorpassato da quello della Mersey. Liverpool nel secolo XVI era un miserabile aggregato di capanne con 138 abitanti, e nessun centro più di questo deve riconoscere che ogni sua prosperità gli venne dal commercio. Invero le prime operazioni mercantili di Liverpool non furono molto lodevoli, poichè riguardarono il traffico degli schiavi; ma fu pure qui, che si aprirono i primi docks per le navi e che si seppe mettere a profitto l'operosità delle manifatture di Manchester e si trassero i maggiori vantaggi dal commercio con l'America del Nord. Anche Hull e Newcastle erano divenute piazze marittime importanti a metà del secolo XVIII.

L'abbondanza dei capitali, portò la riduzione degli interessi che nel 1727 era al 4 %.

Da Guglielmo III hanno origine i prestiti fatti col sistema delle Rendite perpetue e consolidate; sistema che venne in seguito imitato da tutti gli Stati. Le Rendite sullo Stato, possedute da molti privati, si riguardarono come elemento importante di coesione, di solidarietà, d'ordine e di tranquillità politica nella società inglese. La Borsa di Londra divenne il campo delle più vaste operazioni finanziarie, come prima lo era quella di Amsterdam e la sua rilevanza andò crescendo, quando vi si cominciarono a negoziare le azioni delle Società anonime ed altri titoli industriali e finanziari. Anche

in questa Borsa si ebbero aggiotaggi ed abusi di giuochi e scommesse, essendosi create intraprese fantastiche fra le quali restò famosa quella della Compagnia del Sud, che pare volesse trovare l'Eldorado di Raleigh nelle Gujane. Mentre la manìa di Law trionfava in Francia, anche in Inghilterra si creavano intraprese effimere ed assurde ed in pochi mesi più di 80 se ne contavano, da poter rivaleggiare con le Compagnie del Mississippi e della Luigiana. La Compagnia del Sud aveva portato a 35 milioni di sterline i suoi capitali, e le sue azioni da 100 lire italiane erano state dall'aggiotaggio spinte fino a 900. Ma come era accaduto in Francia, nell'anno 1720, una catastrofe incolse tutte queste intraprese, arrecando danni immensi. Secondo il solito, il Governo che aveva incoraggiato queste pazze speculazioni venne incolpato di tutto; ma dopo un periodo di effervescenza si riconobbe che il torto era stato un po' di tutti e da quel tempo si iniziò una severa legislazione di freno contro le Società a fondi riuniti.

L'agricoltura andò gradatamente prosperando e perfezionandosi; ma pur essa pretese, secondo che portavano i tempi, premi per l'esportazione dei suoi prodotti, dazi protettori, specialmente contro l'importazione del grano, che non doveva acquistare la sua piena libertà, se non nel secolo seguente.

7. *Guerra di indipendenza delle colonie dell'America del Nord.* — Ora occorre tener parola di un grande avvenimento politico, che ebbe le più grandi conseguenze pei traffici e cioè della guerra d'indipendenza delle colonie dell'America del Nord origine degli Stati Uniti. Le cause e

le vicende di questa lotta sono troppo note perchè noi scendiamo a ricordarne i particolari, dalle prime opposizioni alle tasse di bollo contrastate dai figli della libertà (1766) al trattato di Versailles che riconobbe l'indipendenza degli Stati Uniti. Pure a darne un semplice cenno diremo che l'Inghilterra nel 1767 pretendeva tassare tè, carta, vetri, al che l'Assemblea di Boston rispose col vietare l'introduzione dei prodotti tassati e l'approdo delle navi inglesi (1769). Il Ministero North riduce le tasse al solo tè, ma l'America ne proibisce l'introduzione e l'Olanda ve lo importa di contrabbando. Franklin, mandato a Londra a rappresentare le colonie, riesce ad aver nelle mani le lettere con le quali i governatori inglesi eccitavano a violente repressioni. Boston rompe in aperte sommosse; l'Inghilterra spedisce il generale Gage a reprimerle (1774). Si riunisce a Filadelfia il primo Congresso che formola una dichiarazione di diritti, quale diviene fondamento della Confederazione (1775). Si dichiara guerra aperta; gli Americani vincono a Lexington; Howe è costretto a lasciar Boston ed a ritirarsi ad Halifax. Il Congresso di Filadelfia affida il comando delle truppe americane a Giorgio Washington (1776). L'Inghilterra raduna allora 155,000 uomini in Germania a 30 talleri ciascuno, promettendone altri 30 ogni colono morto ed ogni 3 feriti. Il Congresso americano delle 13 Province confederate vi risponde con la proclamazione dell'indipendenza (1776). La proposta ne fu fatta da Lee, il manifesto alle Potenze fu redatto da Jefferson. Rompesi guerra crudele e violentissima e la Confederazione chiede ed ottiene

aiuti da Olanda, Spagna e Francia. La lotta feroce e gloriosa durò sett'anni, finchè Cornwallis, generale inglese, venne fatto prigioniero con i resti del suo esercito (18 ottobre 1781). Cade Lord North e subentra in Inghilterra un Ministero favorevole alla pace, che si conchiuse il 20 gennaio 1783 a Versailles. Questo trattato è seguìto da quello di Parigi dello stesso anno, nel quale l'Inghilterra riconosce l'indipendenza degli Stati Uniti, fatto che segna una nuova êra nel commercio del mondo.

8. *Vicende dei possessi indiani.* — Ritorniamo ora alle vicende dei possessi indiani; i quali, all'avvenimento al trono d'Inghilterra di Guglielmo III, attraversarono un periodo di crisi, essendosi il nuovo re dimostrato poco favorevole al monopolio d'un'unica Compagnia. Senonchè fondatasene una seconda, le due Compagnie, nel 1708, durante il regno della Regina Anna, vengono riunite in una sola, che ha nuovamente tutto il monopolio del commercio indiano. Gli Inglesi ricominciano le intraprese coloniali nell'India, ottenendo a Farruksiar, con svariati mezzi, aumenti di territori e privilegi (1717). A Surate, a Diù hanno franchigie; a Madras ingrandimenti e riescono a costrurre a Calcutta il forte di William (1719). Vennero instituite le tre Presidenze di Bombay, Calcutta e Madras, munendole di ampi poteri politici e militari. Le invasioni dei Maratti e dei Persiani gettavano nelle angustie e nel disordine l'Impero del Gran Mogol, presentando occasione propizia a chi volesse profittarne. Della debolezza dell'Impero ne trassero pei primi vantaggio i Nabad, specie di Governatori che, in alcune

località, si resero indipendenti dal potere centrale (1740). Uno di costoro assalta il Forte William e fa strage di Inglesi in Calcutta (1756). Roberto Clive da Madras con piccola ma ardita schiera accorre a vendetta; vince il Nababbo a Plassey; mette al posto del vinto una sua creatura e si impadronisce di terre e di tesori. Altri favori ottenne dal Mogol Scià Alun II difendendolo contro la rivolta del figlio. Conseguiti grandi profitti per la Compagnia, per l'Inghilterra e per sè, venne creato Lord nel 1760. Dopo l'infelice spedizione di Lally (1761), Lord Clive propone all'Inghilterra la conquista dell'India; ma si consiglia invece di procedere col sistema dei Protettorati, estendendo gradualmente la influenza inglese e così intanto si ottennero le davanie di Bengala, Behar ed Orissa.

I Francesi spinsero contro gli Inglesi Aider-Alì Rajà di Misore ed a loro volta gli Inglesi animarono ai danni di Alì i Maratti. Ma questi, accordatisi con Alì, rompono contro gli Inglesi. Il valoroso Tippoo-Sahib, figlio di Alì, saccheggiò i dintorni di Madras e vinse a più riprese gli Inglesi, che furono obbligati a scendere a patti (1769). Dopo pochi anni i vinti avevano ripreso i territori che avevano precedentemente, altri aggiungendone come Corah, Allahabad, Benares. Le somme occorse furono sì gravi, che la Compagnia non potè pagare gli interessi agli azionisti ed il malumore spinse il Governo ad accusare Clive, che pel dolore di tanta ingratitudine ne muore (1774).

A riordinar gli affari dell'India si stabilisce un Governatore generale, con supremo Consiglio a Calcutta (1773). Pitt ottiene dal Parla-

mento che la nomina dei direttori della Compagnia sia attribuita al re e che a Londra venga eletta una Commissione di controllo per tutti gli atti nell'India. Era in allora governatore dell'India Warren Hastings, uomo energico e senza scrupoli, quando si trattasse di far prosperare gli interessi proprii e della Compagnia. Dal lungo processo intentatogli risultò che aveva saputo innalzare — come il Proconsole Verre — la spogliazione ad arte scientifica. Spese somme enormi e riuscì ad essere prosciolto (1795). In questo frattempo si avevano avute lotte con Francesi, con Aider-Alì e Tippoo; con risultati poco brillanti, perchè alla pace di Mangalore, ogni cosa fu ristabilita come prima, estendendosi però sempre più l'influenza britannica. Cornwallis secondo governatore aveva fatto nuovi acquisti, quando scoppiò una nuova guerra con Tippoo, che i Francesi spingevano contro gli Inglesi; Ma Cornwallis, espugnata Bangalore, gli tolse metà dello Stato, obbligandolo a pagare un'indennità di 75 milioni (1792). Mornington nel 1798 decise farla finita con Tippoo e, apprestato un scelto esercito, lo rinchiuse in Seringapatam. Tippoo si difese valorosamente e vi morì combattendo. Gli Inglesi si impadronirono di tesori enormi e posero a capo del Misore un Rajà loro amico (1799). Gli altri territori vennero divisi fra la Compagnia ed il Nizam di Hyderabad alleato degli Inglesi. Convenzioni fatte con i Rajà di Tanjore, Arcat e Carnatico posero gli Inglesi in possesso di vasti territori; la sola popolazione della Presidenza di Madras fu estesa da 4 a 22 milioni di sudditi. Re Giorgio conferì a Mornington il Marchesato di Wellesley.

Tali erano i risultati ottenuti dagli Inglesi nell'India al cader del secolo XVIII.

§ 9. Germania.

Le frequenti e lunghe guerre, le dissensioni religiose e soprattutto il frazionamento del territorio germanico in Stati troppo piccoli e numerosi, vi furono causa dello scarso svolgimento del commercio. Il traffico marittimo era tutto rappresentato dall'Ansa, la quale andò lentamente decadendo di fronte ai nuovi commerci coll'America ed alla concorrenza vittoriosa che le muovevano Londra, Lisbona ed Amsterdam. Il commercio che si faceva dalla Germania per la via delle Alpi con l'Italia andò sminuendo per la concorrenza dei trasporti marittimi portoghesi, spagnuoli, olandesi ed inglesi. Il traffico pel Danubio era stato interrotto dai Turchi. Augusta e Ratisbona si conservarono ancora piazze per operazioni bancarie; Francoforte sul Meno e Lipsia avevano ricche fiere; ma la pace di Westfalia, detta altrimenti di Osnabruk e Munster (1648), rafforzò il feudalismo alemanno, mantenne il frazionamento del territorio e quindi la debolezza e la decadenza economica. Berlino si vantaggiò della revoca dell'editto di Nantes, svolgendo varie industrie che prima non si avevano in Germania, od erano poco perfezionate.

Giuseppe II austriaco si adoperò per favorire il commercio di Trieste, la navigazione pel Danubio al Mar Nero, aprendo grandi strade e canali. La Sassonia coltivava assai bene le sue miniere; a Meissen si lavoravano bellissime porcellane; la Boemia produceva ottimi cristalli; l'industria della tessitura, sia di panni di lana che di tele di lino, fioriva in molti punti della Germania.

Federico II, nel tempo che gli era concesso dalle frequenti guerre, promuoveva l'agricoltura ed ogni arte produttiva. Danzica, Lubecca, ma specialmente Amburgo e Brema partecipavano largamente al traffico marittimo. Il XVIII secolo fu per la Germania epoca di risorgimento economico.

§ 10. **Paesi scandinavi.**

Cristiano II (1523-59) aveva liberato la *Danimarca* dalla supremazia dell'Ansa, dando svolgimento alla pesca, all'agricoltura ed alla navigazione. La *Svezia* ricavò sempre grandi ricchezze dallo scavo e dal commercio dei prodotti minerari. Ma le guerre intraprese da Gustavo Adolfo e da Carlo XII cagionarono la rovina economica di questo valoroso popolo, che dovette abbandonare la supremazia commerciale e marittima alla Danimarca, la quale stabilì il pedaggio del Sund.

La Danimarca colonizzò la Groenlandia e le Feroer; si spinse nelle Antille ove si impadronì di S. Tomaso, di S. Giovanni, di Santa Croce, dalle quali isole esercitò il commercio di contrabbando. Formata una *Compagnia danese per le Indie* (1612), i Danesi fondarono sulla costa del Coromandel Tranquebar e la fortezza di Dansborg. Il commercio danese ebbe il suo più alto grado di prosperità al tempo della guerra fra le colonie americane e l'Inghilterra, trovandosi essa in pace con tutte le nazioni belligeranti e potendo così trasportar sicuramente molte merci. Gli Svedesi non ebbero colonie in Oriente; pure commerciavano con India e Cina. Più tardi ebbero in possesso l'isola di San Bartolomeo nelle Antille e qualche stabilimento nella Guinea. La Compagnia fondata da Koning nel 1731

aveva sede a Göthenburg, e fece buoni affari commerciali, di guisa che potè distribuire ai suoi azionisti persino il 30 % sebbene non avesse alcun stabilimento coloniale. Nel 1786 la Svezia stabilì una Compagnia delle Indie occidentali, ma essa non compiè operazioni degne di nota.

§ 11. **Russia e Polonia.**

La *Russia* aveva nel medio evo le celebri fiere delle due Nowgorod: la *Nijni* al confluente dell'Oka e del Volga e la Grande o *Veliki* sul Volkhow, capitale di Rurik al IX secolo. Quest'ultima fu lungo tempo in potere dell'Ansa che l'aveva fatta perno di tutte le sue operazioni commerciali con la Russia. Pietro Romanoff (1682-1725) da giovane va a visitare i principali centri commerciali ed industriali d'Europa; apprende a Zaandam la costruzione navale, lavorando quale operaio. Ritornato in Russia si dà con tutta energia a creare una marineria nazionale, promuovendo scienze, manifatture, commerci e quanto poteva giovare a dirozzare il suo popolo. Per spingere i Russi al commercio marittimo, del quale aveva veduto prodigi, fonda S. Pietroburgo poco lungi dallo sbocco della Neva nel Baltico, trasportandovi da Mosca la capitale e inducendo i negozianti a stabilirvisi. Per promuovere il traffico interno, apre strade, scava canali, congiunge il Volga al lago Ladoga. Pietro, giustamente detto il Grande, formò un Consiglio che chiamò Collegio di commercio, al quale affidò l'amministrazione degli affari mercantili, attivando l'esportazione delle granaglie, della canapa, del lino. Dalle miniere degli Oural e degli Altai trasse in gran copia ferro, rame, malachite, oro e platino. Molte manifatture vennero

impiantate, cercando Pietro di attirare con larghi compensi in Russia i valenti industriali. Seguace delle idee di Colbert, stabilì a pro della marina russa diritti differenziali, procurando di assicurarle la maggior quantità di trasporti. I Russi, poco abili come iniziatori, sono però ottimi imitatori e presto in alcune industrie fecero grandi progressi.

I concetti di Pietro sono svolti e continuati dai suoi successori e specialmente da Caterina II, l'Elisabetta del Nord, la quale si adoperò a favorire i traffici della Russia meridionale col Mar Nero (1762). Questa imperatrice ripartì i commercianti in tre *ghilde*, conferendo ad esse speciali privilegi; emanò l'ordinanza sui cambi e sul fallimento; crea nuovi porti, migliora gli antichi; stabilisce cantieri navali; apre strade e canali, organizza le poste; bandisce i principii della neutralità armata e le massime che la bandiera neutra cuopre il carico anche quando spetti a Potenze belligeranti, salvo contrabbando di guerra; che il blocco non ha vigore ove non sia reso effettivo da forze navali e sin dove si estende la loro positiva azione.

A queste massime di diritto internazionale è dovuto lo slancio che il commercio e principalmente il russo prese durante la guerra di altre nazioni europee (1780). Caterina favorì grandemente i viaggi e le scoperte, durante il suo regno. Behring (danese) scuopre lo stretto al quale diè il suo nome; ed i Russi determinarono con esattezza le coste e gli estuari dei grandi fiumi della Siberia.

Alle frontiere di questa regione i Russi si trovarono in contatto con la Cina e subito compre-

sero tutta l'importanza di relazioni commerciali con questo ricco e popoloso Impero. Ambascerie vennero a tale scopo spedite a Pekino nel 1689 e poi nel 1726. Si stabilirono più esattamente i confini fra i due imperi; Kiakta venne scelta ad emporio del commercio delle due nazioni e vi si negozia tè, pelliccie, rabarbaro e panno.

Spingendosi sempre maggiormente in Asia, i Russi, dopo lunghe guerre con la Persia, restrinsero maggiormente i confini di questo reame. Caterina II acquista tutti i paesi attorno all'Azoff, si impadronisce di Kerch e della Crimea, che le assicurò il predominio dei traffici del Mar Nero. Più tardi altri territori lungo le coste del Mar Nero vennero occupati fra il Dniester ed il Kuban. La spartizione della Polonia diede alla Russia le migliori fra le provincie polacche. Per far fiorire i porti del Mar Nero essi vennero aperti come quelli del Baltico a tutte le navi straniere (1784). Si fondò presso il Dnieper, Kerson (1768), e fra il Dniester ed il Dnieper l'emporio commerciale di Odessa (1792) ottenendo il libero passaggio dei Dardanelli del quale la Porta era sempre stata tanto gelosa.

I *Polacchi*, popolazione intelligente, colta, valorosa, ma turbolenta, discorde e quindi debole, aveva traffici importanti con Kiew e Mosca. Cracovia era centro di operazioni bancarie compiute specialmente dagli Ebrei, che trafficavano coll'Ungheria e pel Danubio ed il Dniester con i porti del Mar Nero. Per mezzo della Vistola si spingevano al Baltico, scambiando grano, cera legname, sale, minerali. Ma i Tartari ed i Turchi chiusero loro le comunicazioni col Mar Nero, che proseguirono invece abbastanza attive con

Danzica. Dopo la spartizione (1773) il commercio polacco si confonde con quello della Russia.

§ 12. Altri Stati nei secoli XVII e XVIII.

1. *Spagna.* — Da Filippo II, il cui regno ebbe un lampo di vera gloria al tempo della battaglia di Lepanto (1571), la Spagna andò sempre decadendo sotto l'aspetto economico. Filippo III arrecò un colpo mortale all'industria della Spagna coll'esilio dei Mori (1609). Durante il regno di Filippo IV l'agricoltura era trascurata, le industrie poste in non cale, cresciuti in modo sproporzionato conventi e manomorte; latifondi eretti in maggioraschi comprendevano quasi intere provincie. L'usanza della *Mesta*, per cui i greggi delle Asturie e di Leon scendevano ai pascoli dall'Estremadura durante la stagione invernale, invadendo i campi, riusciva dannosissima all'agricoltura, malgrado la lana fina che si otteneva dai *merinos*. Le strade erano rotte, gli acquedotti abbattuti, i canali irrigatori e quelli navigabili interrati, i fiumi insabbiati e molte località rese malsane. Da ciò frequenti carestie e profonda miseria nelle plebi, a riscontro di grandi ricchezze possedute da pochi privilegiati. Gli *hidalgos* consideravano come degradati i *pacheros* e cioè gli esercenti arti industriali che non potevano aspirare a cariche governative senza le patenti nobiliari, delle quali il Governo faceva mercimonio. L'*alcabala*, tassa sulle vendite che salì sino al 14 % sul valore, inceppa il commercio. Mentre il debito pubblico era così scrupolosamente rispettato in Inghilterra ed in Olanda, i re di Spagna facevano spesso riduzioni sulle somme che essi dovevano. Filippo II, che aveva conservato ai Genovesi i privilegi

commerciali concessi da Carlo V, in grazia dei quali guadagnarono moltissimo nell'importar merci in Spagna, chiese ed ottenne ingenti somme in prestito, dando loro per pagamento pescherie di Sardegna e feudi nel Napoletano. Il credito del Governo spagnuolo era caduto in seguito così basso, che non riusciva ad ottener danaro se non pagando interessi elevatissimi e dando ipoteche e pegni. Le falsificazioni delle monete e gli *alzamenti*, come allora si chiamavano, erano comuni e normali in Spagna. Alla morte di Carlo II la povera Spagna non contava più di 6 milioni d'abitanti (1700).

Durante il regno di Filippo V, primo della casa di Borbone e nipote di Luigi XIV, la Spagna ebbe migliori sorti, grazie alle cure intelligenti dell'italiano Cardinale Alberoni, che tolse le tasse sui grani, incoraggiò i dissodamenti, stabilì i monti frumentari, promosse il rimboschimento, introdusse nuove colture, restrinse la *Mesta,* stabilì a Guadalaxara una grande officina di panni, riparò le strade antiche, ne aperse di nuove. Ma l'opera di questo intelligente ministro venne interrotta da intrighi di Corte ed egli stesso fu bandito in esiglio (1719).

Fra i successori di Filippo V, Carlo III fu quegli che più di ogni altro si occupò di rigenerare la Spagna. Dopo aver col Tanucci compiute utili riforme a Napoli, passato in Spagna, unitamente al marchese di Aranda, adottò una serie di provvedimenti che tornarono di grande vantaggio alla nazione spagnuola. Durante il suo regno ogni ramo d'industria venne favorito e prosperò specialmente la tessitura dei panni e delle tele di cotone. Mediante premi ed inco-

raggiamenti, si istituirono officine per il ferro, per le cartiere, per stamperie e si fondarono scuole industriali. Creata la Banca di San Carlo, ogni impresa industriale e commerciale potè giovarsi degli aiuti del credito. Strade, canali, poste, porti, tutto fu meglio organato in Spagna durante il regno di Carlo III. Varie Compagnie di traffico furono da lui create, e stabilita una linea regolare di bastimenti postali, che dalla Corona partivano per le Antille e la Plata. Il numero dei porti che potevano trafficar direttamente con le colonie venne aumentato ed il regime coloniale sfrondato di molti vincoli ed abusi. Le colonie furono divise in quattro *vice reami*, e cioè del Messico, del Perù, della Nuova Granata e di Buenos Ayres, ed in otto capitanerie indipendenti (1776).

Ma tutte queste riforme, se valsero a trarre la Spagna dall'abbiezione economica nella quale era caduta, non giovarono a porla in grado di primeggiare sui mari, dacchè le vicende che ho esposto, avevano accordato tale vantaggio ad altre nazioni e specialmente all'Inghilterra.

2. *Portogallo.* — Quando il *Portogallo* ricuperò nel 1640 la sua indipendenza, trovò che l'Olanda aveva in gran parte preso il suo posto nel campo economico, nel quale faceva pure grandi progressi l'Inghilterra. La Casa di Braganza fece ogni sforzo per riportare questo nobile paese all'antica prosperità. Ma temendo sempre di venir nuovamente annesso alla Spagna, il Portogallo per rafforzarsi dovette appoggiarsi all'Inghilterra, la quale le accordò il suo aiuto contro Francia e Spagna, ma, per mezzo del trattato conchiuso dal ministro inglese Methuen, si rese

economicamente vassallo questo Stato (1). Dopo il terribile disastro del terremoto che subissò Lisbona, il re Giuseppe Emanuele chiamò a dirigere gli affari dello Stato il marchese di Pombal, un misto d'ingegno e di capricciose stranezze, che lascia incerti quanti intendono portare un giudizio imparziale su questo personaggio. Nemico acerrimo di preti, di frati e di nobili, li perseguitò tutti aspramente, attribuendo loro la decadenza del Portogallo. Dotato d'una volontà ferrea, credette poter mutare idee, costumi, tradizioni, tendenze, abitudini, credenze d'un intero popolo, sol perchè egli la pensava in un determinato modo. Fece tagliar viti, perchè a suo avviso si produceva troppo vino e poco grano; fondava opifici e prescriveva i metodi che vi si dovevano seguire; creava città e voleva costringere le persone ad abitarle. In fatto di commercio sanzionò il più assoluto monopolio; il traffico con l'India e con la Cina venne affidato nel 1754 ad un solo commerciante; le Compagnie di Para e dell'Amazzone ristrette a pochi soci. Peggio ancora la *Compagnia dei vini di Porto*, che doveva solo fare il traffico di questo vino, imponendosi prezzi bassi ai proprietari e di tale Compagnia egli si fece nominare direttore con largo stipendio. L'opera violenta del ministro portoghese fu annullata quando egli lasciò il potere ed il Portogallo si trovò più che mai sulla via della depressione.

3. *Stati italiani.* — L'*Italia* dal 1500 si rassegna ad aver nel mondo commerciale una

(1) Veggansi al proposito le considerazioni dello SCHERER, *Storia del commercio*, pag. 473, *Bibl. dell'Economista*.

parte affatto secondaria. Andrea e Giovanni Andrea Doria, ponendo le flotte di Genova agli ordini della Spagna, concorsero a sottoporre tutta l'Italia all'azione di quella potenza. I Genovesi erano inoltre interessati a mantenere quest'ordine di cose, sia per le importazioni lucrose di merci che essi facevano in Spagna, come per i grossi prestiti che avevano fatto alla Corte, il che li spingeva a far ogni sforzo per tenere in soggezione di questa Corona il Milanese ed il Napoletano, nelle quali regioni aveano molti feudi ipotecati. Dal dominio degli Spagnuoli provennero all'Italia danni immensi, politici, economici, morali. Ogni forte iniziativa venne annullata e la sorte degli Stati dipese da una aristocrazia inetta e superba, imbevuta di quel complesso di meschini concetti che favorirono l'ozio, disseminarono fra le popolazioni lo sprezzo del lavoro, il lusso, il vuoto formalismo, il cerimoniale fastosamente ridicolo, la vanità, la frivolezza ed ogni specie di corruzione. Ove si eccettuino: Galileo, G. B. Della Porta, Torricelli, Bonaventura Cavalieri, Redi, Vico, Muratori, Cassini, Morgagni, Spallanzani e Volta, l'Italia non ebbe in questo periodo un gran numero di uomini di scienza da porre a confronto di quelli che in questo periodo vantano le altre nazioni. Nondimeno a metà del secolo XVIII anche in Italia si andarono compiendo utili riforme suggerite dai chiari economisti: Carli, Neri, Bandini, Galiani, Filangeri, Vasco, Montanari, Verri, Genovesi. L'imperatore Giuseppe II introdusse utili istituzioni in Lombardia; Pietro Leopoldo in Toscana; Carlo Emanuele III in Piemonte pei suggerimenti del Bogino e del

marchese d'Ormea, come Carlo di Napoli per quelle del Tannucci.

Venezia fu ancora lo Stato italiano che mostrò più vigore d'ogni altro difendendo valorosamente i suoi possedimenti contro la prepotenza dei Turchi. Ma dopo una gloriosa difesa, dovette ceder Candia (1669) e malgrado il valore di Francesco Morosini nella Morea la pace di Carlovitz (1699) le fu avversa. Altre battaglie Venezia sostenne nel 1714-18 in seguito alle quali perdeva la Morea e gli altri possessi del Levante. Alla pace di Passarovitz (1718), che si può dire imposta alla Repubblica veneta, essa, dei grandiosi possessi di un tempo, non aveva più che le Isole Jonie.

La rivolta di Masaniello nel 1647 e l'energia popolare dimostrata dai Napolitani in quella circostanza; la forza d'animo con cui i Genovesi subirono senza lasciarsi intimorire il bombardamento della loro città eseguito nel 1684 per ordine di Luigi XIV e l'intrepidezza con la quale essi cacciarono nel 1746 gli Austriaci capitanati da Botta Adorno, mostrano che la tempra del carattere italiano, malgrado tante cause di depressione, era ancora abbastanza vigorosa.

Il Banco di San Giorgio, come pure quello di Rialto detto del *bancogiro*, durarono in piena attività, compiendo utili funzioni nell'interesse del commercio — invero molto limitato — sino alla caduta delle due repubbliche.

Il Banco di Sant'Ambrogio di Milano, avendo liquidato come istituto di credito nel 1630, continuò a funzionare come associazione dei creditori del Comune. Nel 1622, con la garanzia

del Governo granducale e del Comune di Siena, si fondò in questa città il Monte dei Paschi, così detto perchè gli venne assegnata la rendita di scudi 10,000 che si cavavano da concessioni di pascoli nella Maremma, rendita che data in garanzia fu capitalizzata e formò il primo fondo di questa Banca, la quale riuscì di molto giovamento alle arti ed all'agricoltura senese, accrescendo i suoi capitali e spendendo parte del sopravanzo in opere di pubblica utilità.

Quando nel 1540 Pietro di Toledo cacciò da Napoli gli Ebrei, sorsero molti Banchi sotto forma di Monti di prestiti o di pietà, che riuscirono assai benefici. Essi ricevevano somme in deposito e rilasciavano le corrispondenti *polizze* se trattavasi di somme inferiori a 10 ducati, e le fedi di *credito*, se superiori. Quando un depositante voleva disporre delle somme depositate, tirava sul Banco una *polizza notate fedi*, che era un mandato al tutto simile alle *cedule di cartulario* del Banco di Sant'Ambrogio, i *biglietti di cartulario* della Banca di San Giorgio e del *bancogiro* della Banca di Rialto. I Banchi napoletani vissero di vita prospera finchè rimasero autonomi, ma nel 1794 vennero uniti in un solo stabilimento, che fu da re Ferdinando spinto ad emettere gran quantità di carta che il Banco non potè pagare, dacchè quel re, che ben 140 milioni ne aveva tratto per suo comodo, più mai non li restituì.

§ 13. Viaggi nel XVII e XVIII secolo.

1. *Viaggi marittimi.* — Nel 1616 l'olandese Hartog toccava pel primo la costa nord-ovest di quel vasto paese che, avvistato nel 1606 da Torres e meglio conosciuto in seguito, fu denominato

Nuova Olanda. Altri grandi tratti di questo continente furono visitati da vari navigatori fra i quali Carpenter e Nuytz (1617-30). Tasman ne riconobbe la parte più grande e scoperse la Terra di Van-Diemen (1642). Vlaming e Dampier concorsero pure alle scoperte di grandi tratti della Nuova Olanda (1696-99).

Pietro il Grande fece esplorare i mari ove Barentz nel 1594 aveva raccolto tanta gloria, a fine di aprir comunicazioni fra l'estrema punta d'Asia e l'America, ma lui vivente non si ebbe altro frutto che la scoperta dell'Arcipelago della Nuova Siberia, ricco di avorio fossile (1711). Nell'anno 1728 Behring e Tiricoff visitano il Mar d'Okotz ed approdano alla Colombia pochi gradi sopra la California. Ritornando scopersero le Aleutine contornando l'Alaska. Il Camsciatka venne ben determinato da Crupisef (1731) e da Krenitzin (1768). Spanperg e Walton per questa via si recarono al Giappone (1739).

Il commodoro inglese Byron, passato lo stretto di Magellano, scoperse nel Pacifico le isole di Giorgio, Principe di Galles, il Gruppo pericoloso ed altre (1766); Wallis nel 1768 le isole di Pentecoste, della Regina Carlotta, di Egmont, Maiten, Tahiti, Wallis ed altre molte; Carteret quelle di Osnabruk, Carteret, Gower e lo stretto fra la Nuova Bretagna e Nuova Irlanda (1769).

Bougainville nello stesso Pacifico scoperse i Facardins, le isole dei Lancieri di La Harpe, il Boudoir, l'Arco ed altre. Giunse per lui a Maitea, a Tahiti, alle Pescatori che credè aver pel primo scoperte, e passando fra le Nuove Ebridi ed a nord della Nuova Zelanda, toccò Giava e tornò in Francia nel 1769.

Tutti questi viaggiatori superò l'inglese Giacomo Cook, che a perizia di navigazione congiungeva profondo sapere astronomico. Nel 1769 fu spedito per esaminare il passaggio di Venere sul disco solare. Vi andò con Banks passando pel Capo Horn e giunto a Tahiti pose il nome, a quel gruppo, di Isole della Società. Fra la Nuova Ulster e Nuova Munster denominò lo stretto di Regina Carlotta e giunse alla parte meridionale dell'Australia, che chiamò Nuova Galles del Sud (1770) visitandola dalla baia Botanica sino al Capo York. Esplorata la Nuova Guinea per le Isole della Sunda, Città del Capo e Sant'Elena tornò in Inghilterra (1771).

Nel secondo viaggio (1772), Cook dal Capo di Buona Speranza volse al sud e scoperse l'Oceano glaciale antartico ed una grande quantità d'isole, ritornando a Tahiti ed alla Nuova Zelanda. Nel 1773 era agli antipodi di Londra; ritornò ai mari polari, quindi all'isola di Pasqua, al gruppo delle Marchesi, alle Isole Basse, all'isola di Vanicoro, alla Nuova Caledonia, all'isola di Norfolk, la Terra degli Stati; scoperse l'isola Willis, di Cooper, di Georgia, Pickersghill, la Terra australe, le isole Candelore e ritornò in Inghilterra nel 1775.

Nel 1776 intraprende il terzo viaggio e questo all'Artico passando dal Pacifico. Dal Capo di Buona Speranza andò a Terra di Van-Diemen, voltosi quindi a greco, scoperse le isole Avaiane o Sandwich e quindi la costa Colombiana della Nuova Albione, visitando più di tremila miglia marine di lido. Per lo stretto di Behring toccò il Capo Principe di Galles (1779). Sventuratamente nell'isola di Avai, in un tumulto

d'indigeni fu ucciso a Kuroa, immensa perdita per la scienza!

Fra i molti forestieri, vi ha pure un Italiano: Alessandro Malaspina, che con navi spagnuole esplorò dalla Colombia ai mari australi (1789-94). Seguono viaggi e scoperte di Marion (1772), Fourneaux (1773), Blig (1789), Edwards (1791), Vancouver, D'Entrecasteaux, Philipp, Hunter, Dawes, Bowen, Flinders, Bass (1791-99). Non si deve dimenticare fra questi nomi onorati quello di La Pérouse, che, spedito da Luigi XVI, nel 1785, esplorò gli arcipelaghi del Pacifico, risalì la costa nord-ovest di America, scoperse su quella di Tartaria lo stretto che porta il suo nome, e dal Camsciatka, spedì per terra a Parigi relazioni e carte relative alle sue scoperte; poi, malgrado lunghe ricerche, più nulla se ne seppe sino al 1828, quando si ritrovarono gli avanzi di questa sfortunata spedizione.

I compagni di Cook avevano portato molte pelliccie che vendettero assai bene nella Cina; di qui si chiarì l'utile di trarne dal nord-ovest dell'America e portarle in Cina. Questo nuovo commercio attrasse molte navi e Notka ne divenne emporio sotto la direzione degli Inglesi, che violentemente respinsero gli Spagnuoli i quali volevano partecipare a tale traffico.

2. *Viaggi terrestri.* — In *America* Ellis esplorò le regioni all'occidente della baia d'Hudson (1746), Carver quelle che attorniano i laghi del San Lorenzo (1760), Hearne dal lago Atapescon al Mar Glaciale ed al fiume *Coppermine* (1775); Ayala e Bodega y Quadra, l'isola Quadra, detta poi di Vancouver dal nome del navigatore inglese che la visitò ott'anni dopo. Makenzie diede

il suo nome al fiume che solca le regioni da lui visitate. Viaggiatori francesi, fra i quali Lassalle e più tardi Charlevoix e De Pages, resero note le sponde del Mississippi (1680-1720-1767). L'America meridionale venne visitata nel suo interno da Ayoba, Hurtado de Mendoza, Miranda ed Azara.

L'*Africa* ci presenta parecchie centinaia di viaggiatori che ne visitarono larghi tratti, ma che lasciarono intatta la maggior parte di questo grande continente alle recenti esplorazioni. Fra questi i più noti sono Thomson che nel 1620 viaggiò lungo il fiume Gambia; Höst e Muller che visitarono il Marocco (1772); Bruce le regioni niliache (1769); Golbery e Brisson che attraversarono la Senegambia (1785); Grandpré e Landolph la bassa Guinea e il Benin (1786); Lucas, Ledyard, Hongton, Brown, Winterbottom, Mungo Park, Horneman le regioni della Gambia, del Niger, il Darfur. Le regioni meridionali d'Africa furono visitate da Vaillant (1780) e da Barrow (1796).

In *Asia* nel secolo XVI viaggiarono tre veneziani, Roncinotto, Federici, Balbi; i genovesi Adorno, Interiano, Camilli, Centurione; altri viaggi vi compierono i napoletani Gemelli e Careri (1693-98); il romano Della Valle (1614-26) ed i gesuiti Ricci e Martini che fecero conoscere più esattamente la Cina (1600-51). Il portoghese Goes viaggiò da Lahore alla Cina (1603), Navarrete in Cocincina (1658), Bernier in Persia (1662).

Dal 1725 in poi la più esatta conoscenza dell'Asia è dovuta ai Russi che vi compierono spedizioni da prima scientifiche e poi militari.

In Asia vennero illustrate la Manciuria da

Gerbillon e Bouvet (1700), l'Arabia da Niebuhr (1761-64), il Giappone e Ceylan da Thumberg (1770-77), la Mongolia da Pallas (1720), il Tibet da Saunders (1783), l'India da Forster (1788), Birma ed Ava da Simes (1795), le regioni del Caspio da Bieberstein (1796) e l'Armenia da Beauchamp (1792).

Ogni altro viaggiatore dei suoi tempi, per ampiezza di vedute scientifiche, superò il berlinese Alessandro di Humboldt, al quale il commercio va debitore della indicazione di molti ed utili prodotti (1769-1859).

3. *Narrazioni e biblioteche di viaggi.* — Tutte queste scoperte, navigazioni e viaggi diedero luogo alla pubblicazione di una sterminata quantità di narrazioni e di relazioni, il che dimostra quanto questo genere di letteratura fosse ricercato (1).

4. *Progressi della geografia e della nautica.* — Anche per quanto riguarda un tale argomento e per le attinenze che può avere con la storia del commercio, rimandiamo il lettore alla esposizione che ne fa il Cantù (2).

§ 14. Principali prodotti commerciali dell'America.

I principali prodotti commerciali dell'America furono i minerari, e specialmente l'oro e l'argento con tanta avidità ricercati dai *conquistadores.* Ne abbondavano specialmente il Perù, la California, il Brasile, il Messico e le roccie scistose delle Cordigliere. Alle miniere della Paz nel Perù, alla Buenaventura in Haiti, alla Real

---

(1) Il Cantù fa un'accurata esposizione di tali pubblicazioni nel vol. VII a pag. 113 e seguenti della sua *Storia Universale* (10ª ediz.).

(2) Cantù, *Storia Universale*, vol. XXVI, pag. 422.

del Monte a Messico si ebbero masse enormi di argento. La miniera del Potosi alla Plata diede proventi larghissimi d'argento. Da prima non si conosceva altro mezzo per estrarre l'argento che quello della fusione, ma nel 1557 Bartolomeo Medina e, secondo altri, Fernandez di Velasco, introdussero il sistema molto più agevole di estrarlo per mézzo di amalgama col mercurio, del quale pure si trovarono ricche miniere.

Il Messico aveva miniere copiosissime d'argento, fra le quali Guanaxato, Catoreias, Zacatecos, Valenciana. Il filone della Veta Madre ha un diametro di 50 metri. Chevalier calcolò che il Nuovo Mondo dalla scoperta al principio del secolo abbia dato 35 miliardi di metalli preziosi. Un naturalista affermò che ove l'escavazione dell'argento racchiuso nelle Ande venisse fatta con grande energia economica, il prezzo di questo metallo si ragguaglierebbe a quello del ferro. La coltivazione delle miniere dei metalli preziosi fece dimenticare quelle abbondantissime di altri minerali che furono più accuratamente coltivate in seguito.

Quanto ai vegetali vedemmo primeggiar sugli altri lo zucchero, avendo la cannamele prosperato grandemente ad Haiti, nel Messico e nel Perù.

Il caffè era riuscito da prima poco aromatico e non poteva pareggiarsi a quello di Arabia; ma poi si vide che in alcune località, come ad esempio alla Martinica, diveniva eccellente. La larga produzione di caffè, coltivato specialmente nelle Antille, ne fece ribassare il prezzo e ne diffuse l'uso, da prima riserbato alle sole classi ricche.

Il cacao era da tempi remoti coltivato al Messico ove lo si impastava con mais, vaniglia e pepe, mistura che si chiamava *sciocolat*. Pare che i Gesuiti usassero per i primi e divulgassero tale nutriente bevanda, che la Chiesa permise anche in tempo di digiuno.

Ai Gesuiti che avevano fondato grandi stabilimenti coloniali detti *Missioni*, particolarmente al Paraguay ed in California, si deve pure la cognizione delle virtù febbrifughe della *china-china*, essendo questa corteccia adoperata da molto tempo a tal uso nel Perù. Nel 1640 la si vendeva a peso d'oro.

Colombo osservò che i naturali di Cuba fumavano foglie attorcigliate di una pianta che chiamavano *tabac*. I marinai della sua spedizione vollero provare pur essi a fumarne e ben presto adottarono questa usanza. L'uso del tabacco venne rapidamente divulgato e vi era chi preferiva annasarlo in polvere e chi invece fumarlo in pipe. Raleigh soleva fumar tabacco; Nicot ne annasava; il cardinale Santa Croce e Nicolò Tornabuoni lo portarono in Italia. Il vero rapato non si usò che al tempo di Luigi XIII di Francia e presto il fisco se ne arrogò la privativa che cedeva ad appalto. Dal Messico si traeva la jalappa, dall'Honduras balsamo di copaive, dal Guatemala indaco e cocciniglia. La coltivazione del maiz era largamente diffusa, come si trovava abbondante il banano e la manioca. Nè riso nè frumento si avevano in America prima della scoperta. Il Maghey dava una bevanda fermentata; la patata cresceva spontanea al Perù; il coca, il mate ed altri arbusti dànno luogo ad infusioni ed estratti nutritivi, aromatici e salubri.

Nel 1540, malgrado le proibizioni, si piantarono le prime viti, poi l'olivo, ed in seguito il tè che prosperò nel Perù e fece concorrenza a quello cinese esportato per l'Europa, prima dai Portoghesi e poi dagli Olandesi.

L'America mancava di animali domestici; vi si introdussero gli asini, i cavalli, i cani, i galli, i porci, i montoni, le capre; gli animali cornuti vi si moltiplicarono talmente, che, pelli, carni, ossa ed altri prodotti animali diedero presto luogo a lucroso commercio di esportazione.

Si calcolano a duemila trecento le varietà d'alberi che dall'America furono importate nel Vecchio Mondo e parecchi di questi forniscono legnami utilissimi per l'ebanisteria. Da varie parti d'America ma particolarmente dal Brasile si ricavarono pietre preziose e specialmente diamanti.

§ 15. Stabilimenti coloniali in Africa.

Già notammo come dopo aver colonizzato Madera, Gilianez giungesse alla baia di Arguin (1444), Tristam all'estuario del Senegal e baia di Rio Grande (1447), Fernandez a Sierra Leone, Cadamosti ed Usodimare alla Gambia (1456), Cintro e Da Costa al Capo Mesurado (1462), Santarem ed Escalona, alla Guinea, a Benin, a Gabon, al delta dell'Ogowai, al Capo di Santa Caterina varcando la linea (1471) Fernando Po scoprì le isole del golfo di Benin (1473); si fonda il forte di S. Giorgio alla mina in Guinea (1481), Cam e Behaim scuoprono le foci del Zaire o Congo (1484). Finalmente Diaz giunge al Capo nel 1486. Questi viaggi spiegano perchè i Portoghesi pretendessero di essere gli esclusivi padroni della costa occidentale d'Africa.

I Francesi avevano, o contemporaneamente ai Portoghesi o forse prima, impiantato fattorie al Senegal, nel bacino del Falémé ed a Bissao; ma le dolorose vicende di Law nocquero a queste incipienti colonie francesi.

Da prima gli Inglesi parvero rispettare la pronunzia del Papa che riconosceva il Portogallo padrone di queste terre, ma dopo aver accettata la religione riformata, si fanno un vanto di non curar più tale decisione e fondando la Compagnia di Guinea, e quella pel commercio del Senegal e della Gambia (1588). Al tempo di Carlo II la Compagnia africana operava su larga scala la tratta dalla Guinea e con l'oro ricavatone batteva una speciale moneta che si chiamò ghinea. Un'altra Compagnia africana venne da Giorgio II autorizzata ad operare sulle coste di quel continente, dal Capo Bianco al Capo di Buona Speranza (1754). La Compagnia olandese delle Indie occidentali tolse più tardi ai Portoghesi gli stabilimenti di Guinea. Gli Svedesi avevano fondata una piccola colonia a Coast Castle nel 1645, i danesi Cristiansburg e Frederiksburg (1657). La Spagna occupò Annabon e Fernando Po, isole opportunissime pel commercio degli schiavi (1778).

Il Portogallo non si era mai gran fatto occupato della sua colonia del Capo. Riebech olandese fa conoscere alla Compagnia delle Indie occidentali le risorse che questa colonia poteva avere e vi è spedito dalla stessa Compagnia con speciali istruzioni. Riebech conchiude un contratto con gli indigeni, acquista vasti territori e fonda nella baia della Tavola *Cape Stadt* che gli Inglesi più tardi chiamarono *Cape Town.*

Avendo offerto terreni, protezione ed aiuto alle famiglie che venissero a stabilirvisi, in poco tempo la colonia aumenta di popolazione e di importanza. Ma la Compagnia olandese cercò cavar danari dalla colonia, sottoponendo a gravami i suoi abitanti. Questi si risentirono ed in gran numero abbandonarono la colonia recandosi nell'interno di quella vasta regione. A risanguare la diminuita colonia, giunsero opportunamente i profughi fuggiti di Francia per la revoca dell'Editto di Nantes, che si erano recati in Olanda e che la Compagnia indusse a recarsi al Capo. I coloni che si erano internati, dovendo fare una vita più intraprendente e più aspra, formarono una schiatta meno civile, ma più ardita di quella dei pacifici abitatori di Capestadt. Questa razza prese il nome di *Boers* che i loro discendenti tuttora portano. Malgrado le tasse pagate, la colonia del Capo rappresentava alla Compagnia una perdita annuale, sicchè questa procurava di spendere il meno possibile in fortificazioni e presidî. Ciò indusse l'Inghilterra a tentare di impadronirsi della colonia e, quantunque dopo averla avuta la dovesse replicatamente restituire, finì con occuparla definitivamente nel 1814.

§ 16. Legislazione commerciale e marittima.

Con lo svolgimento preso dal commercio in seguito alle grandi scoperte, andò maggiormente perfezionandosi la legislazione relativa a questo ramo. Gli abusi che si fecero da Società, provocarono leggi che meglio la regolarono. Gli intermediari, quali mediatori e sensali, vennero retti da speciali leggi che resero il loro ufficio più utile. La materia cambiaria si precisò meglio

per le usanze, per i provvedimenti bancari, per la giurisprudenza e per le leggi relative. La materia dei fallimenti e delle bancherotte andò soggetta a molte mutazioni, ma in generale essa era piuttosto severa contro il debitore, il quale nelle materie commerciali andava soggetto all'arresto personale, che si riconosceva mezzo efficace per rafforzare il credito. L'interesse del danaro vincolato nelle materie civili era lasciato libero nelle faccende commerciali; senonchè varie legislazioni punivano aspramente l'usura. In fatto di diritto marittimo il Consolato del mare proseguì ad essere applicato nelle questioni marittime, salvo le modificazioni ad esso apportate da leggi speciali, e le aggiunte provenienti dalle disposizioni sulle assicurazioni, materia questa che compiè una continua graduale evoluzione di incessanti migliorìe. Dell'Ordinanza di Luigi XIV (1684) abbiamo già tenuto parola.

Al principio del secolo XVII nasce la famosa controversia del Mare libero e del Mare chiuso, la quale ha reso illustri i nomi di Grozio e di Seldeno. Gli Olandesi difendevano con Grozio la libertà dei mari; l'Inghilterra favoriva invece le idee di Seldeno. Tale controversia ha esercitato l'azione più vivace sugli scrittori di quel tempo, i quali in numero ragguardevole si schierano a favore, o contro la libertà dei mari. In Italia Alberico Gentili era favorevole alla tesi della proprietà dei mari e le Repubbliche di Venezia e di Genova pretesero esercitarla sull'Adriatico e sul Mare ligure. Finì con prevaler l'idea del *mare territoriale*, computato in media a dieci miglia dalla costa, sul quale tratto sottoposto al tiro di cannone si ritiene esercitare

uno speciale dominio la nazione alla quale appartiene il lido; lasciando però, entro certi limiti, libero l'uso a tutti anche di questo tratto.

Presso le nazioni civili prevalse pienamente la repressione del diritto di naufragio, come pure della pirateria. Invece prese estensione il così detto diritto di corsa, per cui uno Stato in guerra con un altro accordava lettere di marco, che erano una legale autorizzazione rilasciata a navi mercantili, di corseggiare a danno della marina mercantile del nemico.

Questione lungamente controversa fu quella se la bandiera neutra cuopre la merce nemica. In molti trattati prevalse la massima: nave libera, mercanzia libera; ma in altri si stabiliva il diritto di visita in tempo di guerra, ritenendo come merce nemica quella caricata su nave nemica.

Fu un vero trionfo per Caterina II lo aver sancita la massima che, tranne il caso di rottura di blocco, la nave neutra non dovesse essere visitata dai belligeranti e di aver, colla *lega dei neutri*, posto un argine alle contrarie pretese dell'Inghilterra.

In quasi tutte le nazioni presso le quali maggiormente prosperò il commercio e la navigazione, si ebbero speciali giurisdizioni per la decisione delle questioni mercantili, ritenendosi che tali controversie richiedessero per la loro più conveniente risoluzione il giudizio di persone che fossero versate nelle faccende dei traffici e della marina.

§ 17. Dogane e Trattati.

Le dogane, antichissimo strumento finanziario, non furono adoperate come mezzo economico

se non dal tempo in cui si comincia a separare il commercio in altrettanti *sistemi nazionali*. Quando il traffico venne spogliato del suo carattere cosmopolita, per divenire uno degli oggetti della politica nazionale, la dogana e le tariffe divennero istituzioni principalmente dirette ad ottenere lo sviluppo artificiale delle industrie, procurando di estendere per quanto era possibile la propria navigazione ed i propri traffici, arrestando e rendendo subalterno il movimento commerciale e marittimo delle altre nazioni. Si ricorse quindi ai divieti di entrata, ai premi di esportazione, ai dazi differenziali, alle restituzioni di dazi, il complesso dei quali provvedimenti prese il nome di *sistema doganale* o mercantile, che era riguardata la parte più ardua e più importante dell'amministrazione dello Stato. Vi fu un momento che le varie nazioni, desiderose tutte di vendere, aliene dal comperare, si erano quasi costituite rispettivamente l'una di fronte all'altra in istato di blocco.

I trattati di commercio e di navigazione che si conchiudevano fra una nazione ed un'altra, avevano di mira di far trionfare i principî mercantilisti che abbiamo indicati. Le trattative andavano quindi per le lunghe, giuocando gli incaricati, di astuzie e di inganni, per ottenere molto e conceder poco. L'arte del *trattatista* consisteva nel saper trovare, per mezzo di diritti differenziali, concessioni e proibizioni, il modo più sicuro per sostenere le industrie che nel proprio paese fossero più deboli, aggravando dazi sui prodotti che l'altro paese produceva più a buon mercato e migliori. Quanto più il diplomatico sapeva sottrarsi all'equa reciprocità e danneg-

giava l'altra parte ottenendo maggiori concessioni a pro dei prodotti nazionali, tanto più lo si riguardava abile e fortunato. Talvolta, per onorare il negoziatore che aveva saputo combinarlo, si dava al trattato il nome del negoziatore, come avvenne a Methuen pel trattato che conchiuse fra il Portogallo e l'Inghilterra nel 1703, trattato che, accordando tutti i vantaggi a quest'ultima e nessuno o pochi al Portogallo, fu riguardato come una delle cause della rovina economica di questo Stato.

Capo Quinto

Il commercio durante la Rivoluzione e il periodo napoleonico.

§ 1. Periodo della Rivoluzione.

Vedemmo altrove le cause che rendevano inevitabile lo scoppio di quella Rivoluzione, che segnerà sempre una delle grandi epoche nella storia del genere umano. La Rivoluzione fu causa di beni e di mali grandissimi e dopo di essa tutto fu nuovo, avendo apportato il più completo rivolgimento in ogni classe sociale e quindi anche nel commercio. La prima e più gloriosa fra le fasi di quest'epoca, è quella dell'Assemblea costituente, la quale in una sola seduta decretò: l'abolizione delle prestazioni servili, delle giurisdizioni e diritti signoriali, il riscatto delle decime, dei diritti di caccia e pesca, l'uguaglianza delle imposte, l'ammissione dei cittadini a tutti gli impieghi sopprimendone la venalità; la soppressione delle dogane interne, delle giurande e corporazioni privilegiate, delle manimorte e di ogni altro vincolo e privilegio, ripartendo la

Francia in nuovi dipartimenti, che cancellavano i nomi e le divisioni delle antiche provincie, dando così alla nazione maggiore compattezza politica.

Pesi, misure e monete, nei quali gli usi od il capriccio avevano apportata la più sconfinata e dannosa varietà, furono ridotti ad unità di tipi, mediante il sistema metrico decimale, che riuscì d'immenso vantaggio pel commercio.

Giuseppe Cambon negoziante di Montpellier, membro della Convenzione e del Comitato di salute pubblica, si rese celebre per la fondazione del *Gran libro del Debito Pubblico*, istituzione in seguito imitata da tutte le nazioni (1793). Durante il triennio 1790-92 il commercio prosperò; ma presto sopravvennero guerre; l'Inghilterra predò gran parte della proprietà navale, bloccò i porti ed ogni traffico venne annichilito.

I grandi bisogni dell'erario indussero ad utilizzare il valore dei beni tolti al clero, ai nobili ed agli emigrati; beni che con somma difficoltà si riusciva a vendere. Il Governo ne incaricò i Comuni ed emise titoli da principio corrispondenti al valore dei beni, che si chiamarono *Assegnati*. La prima emissione fatta nel 1790 fu di soli 400 milioni, ma ben presto, incalzando le esigenze finanziarie, si decretò il corso forzoso e si fecero nuove emissioni. Nel 1793 se ne avevano in circolazione per 5 miliardi; nel 1795 8 miliardi e così in parecchi anni si giunse sino alla favolosa cifra di 45 miliardi, cagionando un deprezzamento enorme in questa carta ed un rialzo nel costo di tutte le cose. Basti il dire che una lira di metallo venne valutata 100 lire di assegnati.

Altri provvedimenti economicamente assurdi concorsero a gettare la perturbazione in ogni classe sociale. Si volle determinare il massimo prezzo di tutte le cose e dei salari; si proibì l'esportazione dei prodotti, perseguitando coloro che i Comitati delle sussistenze accusavano come rei di far rincarire le cose più necessarie alla vita. Durante questo periodo Lione, Marsiglia, Bordeaux, Nantes, principali centri commerciali, ebbero sanguinose vicende e le due prime corsero pericolo di venir distrutte. La Convenzione nazionale voleva trattare il commercio con quella violenza che essa adoperava nel campo politico; ma i suoi ordini ottenevano effetti opposti a quelli che da essi si aspettavano. Tutti gli ordini della Costituzione erano poi sanzionati da punizioni gravissime e la pena di morte era minacciata con crudele prodigalità. Di fronte a queste violenze, il commercio, che vive di libertà, era quasi interamente scomparso. Il rappresentante Robert-Lindet con molto buon senso diceva in un suo rapporto: è necessario rivocare le leggi distruttrici del commercio, rendere alle merci la loro libera circolazione, permettendo di esportare, affinchè gli altri ci apportino ciò che ci manca (1794). Il commercio, che era stato nel 1792, in cifre tonde, 930 milioni all'importazione e 803 milioni alla esportazione, era caduto nel 1797 a 353 milioni importazione e 211 milioni esportazione, e queste cifre diminuiscono ancora negli anni successivi. Le vittorie del Bonaparte fecero risorgere la fiducia e la prosperità pubblica. Il quadriennio 1800-1803 segna un periodo di prosperità; ma non tarda a scoppiare la guerra colla Gran

Bretagna, che rappresenta gli interessi commerciali di gran parte del mondo.

§ 2. Periodo napoleonico.

1. *Blocco continentale.* — Qui incomincia pel commercio quel doloroso periodo che si chiama *napoleonico*, e caratterizzato dai grandi ma falsi concetti dell'uomo potentissimo, che si era prefisso di togliere all'Inghilterra gli elementi che costituivano la sua precipua forza.

Napoleone vedendo come l'Inghilterra, che combinava tutte le coalizioni contro la Francia e pagava gli eserciti degli Stati poveri, facesse largo traffico con l'Europa che essa approvvigionava con le numerose sue navi, pensò di rovinarla, impedendole il traffico col continente. Il provvedimento che andava ad adottare avrebbe causato pure la rovina dei centri commerciali europei, ma questo danno, secondo Napoleone, sarebbe presto compensato dalla inevitabile caduta del colosso inglese. Una serie di ordini violenti venne in conseguenza emanata allo scopo di vietare ogni relazione commerciale fra l'Inghilterra ed il continente europeo, organando un sistema, che prese il nome di *Blocco continentale.* Austria, Prussia, Russia, vinte dal Cesare, dovettero piegarsi esse pure alle prescrizioni tiranniche del blocco. Ma questi violenti divieti generarono un attivo traffico di contrabbando, nel mentre apportarono l'annientamento dei commerci regolari, e cagionavano enormi distruzioni di navi e di merci. Intanto l'Inghilterra padroneggiava i mari, depredava le navi francesi e dei loro alleati, bloccava i porti, occupava le colonie dei suoi nemici diretti od indiretti. Gli antichi centri di commercio,

come Venezia, Genova, Marsiglia, Amsterdam, Rotterdam, Livorno, Trieste, videro consumarsi rapidamente le ricchezze in altri tempi acquistate e le loro popolazioni diradarsi. Le numerose industrie attinenti al commercio cessarono e la più spaventevole miseria si diffuse ogni dove.

2. *Progressi delle industrie e dei commerci.* — Napoleone cercò di riparare a questi danni, procurando, mediante l'apertura di strade e di canali e con buoni ordinamenti legislativi, di attivare i traffici interni. Gli istituti di credito furono riordinati, sistemata la circolazione monetaria metallica, soppressa e ritirata quella sterminata massa di carta, che, perturbando ogni relazione economica, era stata emessa dai Governi rivoluzionari. Soprattutto Napoleone si giovò dell'opera di chimici e di meccanici, facendo ogni sforzo affinchè la produzione industriale francese supplisse al difetto dei prodotti inglesi. Chaptal secondò vigorosamente Napoleone, fondando fabbriche di acido solforico, d'allume, di nitro, di soda artificiale, insegnando a far l'acetato di rame, tingere i cotoni, usare gli acidi di ferro. Chaptal fece inoltre regolamenti sulle fabbriche, ottenne la prima istituzione di una Camera di commercio e del Consiglio d'arti e manifatture; creò nel Conservatorio d'arti e mestieri l'insegnamento della chimica applicata alle arti; riformò le fucine, migliorò l'esercizio minerario; si occupò di saline, di torbe, dei metodi di vinificazione e dell'allevamento del bestiame, imprimendo ad ogni ramo di produzione agricola e industriale un impulso di vigoroso progresso.

Berzelius migliorò la manipolazione del sal-

nitro, inventò il clorato di potassio. Blanc trovò la soda artificiale, sostituendola agli alcali nelle vetrerie, cartiere, saponerie. Dartigues estrae il solfo dalle piriti, altri chimici preparano i concimi concentrati ed artificiali e Chevreul le candele steariche; Carcel migliora le lampade Argand; Lebon trova il gas illuminante; Bromah i torchi idraulici; Girard la filatura meccanica del lino; Rumford l'economia nei focolari; Bordier applica ai fari le leggi della catrottica; Mongolfier migliora l'aeronautica. A Sedan, Elbœuf e Louviers si perfeziona la filatura e tessitura della lana; Jaquart inventa il suo famoso telaio; Adam trova nuovi apparati distillatori; Vacquelin trae l'aceto dal legno; Appert trova il metodo per conservare i prodotti alimentari; Seguin quello per affrettare la concia delle pelli. Lo zucchero di canna è sostituito con quello tratto dalla barbabietola, la cocciniglia e l'indaco, colla *garance* e col *pastet*. Come la soda, anche l'acido muriatico è tratto dal sal marino, l'allume è prodotto artificialmente, ed il cobalto è sostituito all'oltremare. Bréguet perfezionò l'orologieria, promuovendo il lavoro di fornitori di bronzo, di indoratori e di cesellatori. Gli istrumenti fisici e di precisione, le lenti, i cannocchiali vennero fabbricati con molta accuratezza. Bertholet applicò il cloro ad una serie di procedimenti industriali, compreso quello per la fabbricazione della carta, riuscendo Didot a produrre quella senza fine. Numerose altre scoperte secondarie, perfezionate più tardi, apersero la via a scoperte di maggiore importanza.

Si deve quindi riconoscere, che Napoleone cercò con ogni mezzo di porre riparo ai danni

apportati al commercio dal blocco continentale, senonchè la somma dei mali che questo sistema apportò supera sempre largamente quella dei vantaggi conseguiti.

3. *Inghilterra.* — L'Inghilterra subì pur essa le conseguenze degli sconvolgimenti economici indicati, ed il periodo che corse dal 1800 al 1815 può considerarsi nella storia del commercio di questa nazione come affatto eccezionale. La perfezione alla quale prima della Rivoluzione francese era giunta la produzione industriale inglese, aveva contribuito a rendere florido il suo traffico. Nelle tabelle che Mac-Culloch ci fornisce intorno al commercio della Gran Bretagna dal 1760, apparisce ad esempio che nell'anno 1794, che era già il secondo di guerra colla Francia, si aveva 557 M. d'importazione, 669 M. di esportazione. Durante le successive guerre ed il *blocco continentale*, tali risultati non solo non andarono diminuendo, ma anzi si accrebbero, perchè ad esempio nel 1805 abbiamo un massimo di 675 M. alla importazione e di 625 M. minimo nel 1812; e per quanto riguarda la esportazione un massimo nel 1800 di 1,075,000,000 ed un minimo di 900,000,000 nel 1799.

Chiuse le vie legali, gli Inglesi organizzarono su scala vastissima il contrabbando, il quale, se presentava gravi rischi, dava anche straordinari ed eccezionali guadagni. Le prede marittime, sia di navi che di merci di spettanza di popolazioni soggette a Napoleone, furono ragguardevolissime; tutte le colonie appartenenti a questi Stati vennero in potere dell'Inghilterra, ed essa ne trasse grandi risorse per proseguire la guerra ad oltranza contro il Bonaparte.

Malgrado le grandi scosse che questo stato violento apportò all'Inghilterra, essa ebbe il vantaggio di non subire invasioni o mutamenti politici, non indietreggiando di fronte a qualsiasi mezzo, per atterrare il suo potente rivale. Essa non potè però impedire che il continente compiesse quei progressi, principalmente nelle arti chimiche e meccaniche, che diminuirono la proporzione d'inferiorità, nella quale quello prima si trovava di fronte all'Inghilterra; di guisa che, quando si giunse alla pace, questa nazione si trovò per molte industrie uguagliata ed in alcune anche superata dal continente.

4. *Germania.* — La Germania sofferse grandemente così per le guerre come pel *blocco*, e mentre il commercio dei numerosi Stati nei quali essa era divisa veniva oppresso, essi non avevano risentito i benefizi introdotti in Francia colle riforme apportate dalla Rivoluzione, continuando ad avere all'interno i vincoli medioevali che inceppavano traffichi ed industrie.

5. *Svizzera.* — La Svizzera aveva dovuto pur essa piegarsi al volere napoleonico, ma, profittando delle circostanze, si mutò in un grande emporio di contrabbando, ad esercitare il quale traffico la induceva la sua posizione, emergendo sovra tutte le altre città della Confederazione per iniziativa commerciale ed industriale Zurigo e Ginevra.

6. *Stati italiani.* — I vari Stati italiani parteciparono al bene ed al male cagionati dalla repubblica e dall'impero. Si vantaggiarono della proclamata eguaglianza delle varie classi, delle savie leggi, della soppressione delle corporazioni e maestranze, della diminuzione dei giorni d'ozio,

della vendita dei beni degli enti ecclesiastici, del riordinamento amministrativo e dell'ampiezza del mercato interno che si potè meglio utilizzare grazie le ottime strade. Per contro, lo stato quasi continuo di guerre, le frequenti mutazioni che questo arrecava, la coscrizione, le agitazioni politiche, le crociere marittime, i blocchi, le prede ed i bombardamenti a quando a quando effettuati dagli Inglesi, cagionavano gravi danni specialmente alle città marittime. Il regno italico ebbe anni di relativa prosperità e di civile progresso. La grande strada del Sempione che congiungeva Milano a Parigi attraverso le Alpi, l'ultimazione del canale di Pavia e molte altre opere pubbliche secondarie, concorsero, in un coi progressi scientifici, a rendervi più attivo il movimento economico.

Il movimento commerciale, così del Piemonte come del Regno di Napoli, durante il periodo al quale accenniamo fu di poca rilevanza.

7. *Congresso di Vienna.* — Caduto Napoleone, il Congresso di Vienna rimaneggiò l'ordinamento politico degli Stati europei, senza tener conto della nazionalità. Se però le decisioni di questo Congresso sono biasimevoli sotto l'aspetto politico, si devono dire abbastanza utili esaminate da quello commerciale. Ed un grande beneficio fu l'Unione doganale o *Zollverein* germanico, che nel 1835 comprendeva di già 11 Stati, nel 1845 racchiudeva tutta la Germania, ovviando in parte ai danni del soverchio frazionamento politico di quel territorio.

§ 3. Le macchine a vapore. — L'elettricità.

Lasciando da parte Gerone alessandrino, Salomone di Caus, Porta, Branca, Vinci, il marchese

di Worchester, Papin, Savery, Newcomen, Cawley, che furono i precursori della macchina a vapore, è giusta riconoscere Giacomo Watt come il vero scopritore di questa macchina, avendo egli trovato il condensatore, il parallelogrammo articolato, il cassetto di distribuzione, il regolatore a forza centrifuga. La macchina di Watt venne da prima applicata ai lavori delle miniere e negli opifici. Ciò avveniva in sul finire del secolo XVIII; l'applicazione delle macchine a vapore alla navigazione ed alla locomozione terrestre ebbe luogo più tardi. Nè Pitt, nè Napoleone credettero a Fulton che riuscì a far correre sul Hudson i suoi primi battelli a fuoco. L'Inghilterra aveva già nel 1812 buon numero di tali piroscafi; la Francia li adottava nel 1816 e nel 1839 gli Stati Uniti ne contavano di già un migliaio. Nell'anno precedente il *Great Western* traversava col *Sirius* l'Atlantico. Altri piroscafi solcavano il Pacifico fra Callao e Valparaiso, ed il Mar Rosso e l'Oceano Indiano fra Suez e Bombay.

Al tempo stesso si pensava a sciogliere il problema di applicare il vapore alla locomozione terrestre. Già Watt aveva ideato una vettura a vapore imitata dal francese Cugnot; ma gli ingegneri Trevithick e Vivian furono i primi a staccare brevetto per far correre una locomotiva su spranghe di ferro, da prima incavate, poi sporgenti, quindi con le ruote della locomotiva scanalate che si appoggiavano sulla sporgenza della guida.

Giorgio e Roberto Stephenson costrussero nel 1825 le locomotive più rapide, più leggiere e di maggior forza, che fecero dal 1830 il servizio fra Londra e Manchester con la velocità di 40 chilometri l'ora. Da quel momento le ferrovie si

cominciarono a propagare in Inghilterra, agli Stati Uniti, nel Belgio, in Francia, in Austria, in Italia, in Germania e presso tutte le nazioni civili, sostituendo in gran parte, pel trasferimento delle persone e delle merci, gli antichi mezzi di trasporto.

L'applicazione delle macchine a vapore, così negli opifici industriali come nella locomozione terrestre ed acquea, ha apportato il più completo rivolgimento nel campo economico ed in particolar modo in quello della produzione industriale, come in quello dei traffichi; i quali si compiono ora nella massima parte per ferrovie e battelli a vapore.

Beniamino Franklin aveva inventato il parafulmine (1750). Volta creava la pila e scopriva l'elettricità dinamica (1800). Romagnosi e Oersted scoprono la deviazione che la corrente produce nell'ago magnetico (1819). Ampère la reciproca influenza delle correnti (1820). Arago la magnetizzazione temporanea del ferro dolce (1821); Faraday le correnti d'induzione (1830). Pochi anni ancora e Morse e Wheatstone si contenderanno la scoperta del telegrafo elettro-magnetico; si affonderanno le gomene transatlantiche e l'elettricità, mercè l'invenzione delle macchine dinamo-elettriche, dovuta ancora ad un italiano, il Pacinotti, sarà largamente applicata alle arti industriali ed alla illuminazione.

§ 4. Legislazione commerciale e marittima.

La Rivoluzione francese avendo mutata quasi tutta l'antica legislazione, apportò modificazioni anche alle leggi commerciali e marittime. Si sentì le necessità d'un Codice il quale racchiudesse, metodicamente disposte, le leggi concernenti i

commerci di terra e di mare. La Repubblica francese da prima, Napoleone in seguito col concorso di valenti giureconsulti, compilarono il Codice di commercio pubblicato nel 1808. Questo Codice, che segna un'epoca rilevante nella storia della legislazione commerciale, non discostavasi gran fatto nella parte marittima dall'Ordinanza del 1681, ma, serbandone intatto lo spirito, migliorava l'ordine e la forma. Le conquiste napoleoniche estesero questo, unitamente agli altri Codici francesi, alle nazioni vinte od alleate, e quando Napoleone cadde, la sua opera legislativa fu trovata così buona che molti Stati l'adottarono completamente. In Italia il Codice di commercio francese anche dopo il 1815 venne mantenuto nella Liguria e nella Toscana, sebbene i governanti di quel tempo desiderassero cancellare ogni traccia delle leggi francesi. Anche nel Lombardo-Veneto si conservò quasi interamente l'indicato Codice, però relativamente alla navigazione si ripubblicò l'editto politico del 1734. Pio VII nel 1821 emanava un regolamento per gli affari commerciali e marittimi che è foggiato sul Codice di commercio francese. Il Codice per il regno delle Due Sicilie del 1819 conteneva alla parte V le leggi di eccezione per gli affari di commercio; il 2° libro di questa V parte comprendeva il diritto marittimo. Altre leggi marittime emanate da questo Governo furono raccolte da Tito Cacace nel suo Codice dei marini.

§ 5. Economia e Statistica.

Già vedemmo le idee che in ordine a queste scienze, che hanno un'azione diretta sullo sviluppo del commercio, seguivano i fautori della fisiocrazia e l'azione che essi esercitarono sulle

riforme che precedettero la Rivoluzione. Intanto per opera di un filosofo scozzese, Adamo Smith, la scienza economica si staccava dalla morale, assumeva un ordinamento sistematico, una esistenza autonoma. Dopo un viaggio in Francia, che offerse a Smith occasione di intrattenersi con Quesnay, Turgot ed altri economisti, pubblicò la sua celebre opera intitolata: *Ricerche sulla natura e sulle cause della ricchezza delle nazioni* (1776) (1). Lo Smith divide la sua opera in cinque parti: nella prima tratta delle cause di miglioramento nelle forze produttive del lavoro e dell'ordine, secondo il quale il suo prodotto è distribuito fra le classi del popolo; nella seconda, della natura dell'accumulazione e dell'impiego dei fondi; nella terza, del diverso progresso della ricchezza presso varie nazioni; nella quarta, dei sistemi di economia politica; nella quinta, delle pubbliche entrate. Diamo questi cenni, perchè l'opera dello Smith ebbe una potente azione sull'indirizzo che, specialmente dall'Inghilterra, venne dato alla politica coloniale e commerciale.

Per quanto in particolar modo riguarda il commercio, Smith pensava che il capitale in esso impiegato incoraggiava manifatture ed agricoltura; che specialmente dal commercio e dalle arti era provenuta la libertà agli agricoltori; che solo i traffichi molto rischiosi possono dar luogo a grandi fortune, le quali creano una opulenza precaria così nelle famiglie come negli Stati. Il commercio interno è fra tutti il più produttivo,

---

(1) V. quest'Opera nella *Biblioteca dell'Economista*, Serie I, vol. 1°.

sostituendo in ogni operazione due capitali, offrendo pronti e ripetuti ritorni e guadagni; quello di cabotaggio è molto adatto a formare una buona marineria. Doversi deplorare che spesso il commercio interno sia sacrificato a quello esterno; ciononondimeno anche il commercio esterno è utile introducendo in paese le grandi manifatture, riuscendo vantaggioso anche alla nazione, che dà in cambio di merci oro ed argento. Il commercio è il vincolo di concordia fra le nazioni, ed invece il sistema mercantile (colbertiano) ne ha fatto una sorgente d'odii e di guerre. Protezioni e proibizioni non giustificate sono dannose ed ingiuste, essendo l'uomo libero di far ciò che meglio crede, entro i limiti tracciati dalla legge. Còmpito dello Stato si è la difesa dei cittadini contro le offese interne ed esterne, la esecuzione di opere e la creazione di istituti pubblici di manifesta utilità, che mal potrebbero fondarsi da privati. Tali sono, esposte concisamente, le idee dello Smith, le quali, tenuto conto dei progressi compiuti dalla scienza, dal tempo in cui scrisse, sono nel complesso seguite tuttora dal maggior numero degli economisti.

I concetti di Smith vennero in seguito svolti e modificati od ampliati da una schiera di illustri scrittori, fra i quali primeggiano: Malthus, Ricard e Say. Il primo si rese chiaro pel suo *Saggio sul principio della popolazione* (1), nel quale indica, come causa di sofferenze, l'aumento della popolazione sproporzionato ai mezzi di sus-

(1) V. quest'Opera nella *Biblioteca dell'Economista*, Serie II, vol. 12.

sistenza. Riccardo, nei suoi principî di economia politica e delle imposte, svolge le teoriche del costo di produzione e del prodotto netto e quella notissima della rendita, che a differenza dei fisiocratici fa emergere dalle successive coltivazioni di terreni meno fertili, le quali dànno un sopravvanzo a coloro che in precedenza coltivarono quelli più fecondi; questa differenza è ciò che, secondo Riccardo, costituisce la rendita fondiaria. G. B. Say ordinò ed espose con metodo attraente i concetti dello Smith e dei suoi successori, a differenza dei quali egli comprende nell'economia anche le ricchezze immateriali, combattendo le idee di Riccardo sulla rendita, limitando l'azione dello Stato, quasi a materiale reazione contro il dispotismo napoleonico, sotto il quale egli visse.

Durante la Rivoluzione è notevole lo svolgimento delle idee comunistiche propagate da Babeuf e Bonarroti ed incarnate per qualche tempo nella *setta degli eguali*, che, sebbene dispersa, lasciò germi che ripullularono più tardi. Altri fatti, principalmente promossi dalle idee economiche, furono l'emancipazione delle colonie e quella parziale dei negri, compiute in vari possedimenti coloniali.

In Italia, durante il periodo del quale ci occupiamo, si occuparono di scienze economiche il Beccaria, il Carli, il Verri, il Genovesi, il Romagnosi e Melchiorre Gioja.

Ermanno Conring di Helmstadt, morto nel 1681, è riguardato come il fondatore della scienza statistica, avendone egli dato pel primo una esatta definizione, fissandone i limiti e lo scopo. Achenwall attribuì alla statistica un carattere

più chiaro (1749). Schloezer diede una completa teoria di questa scienza; Valsh e Busching introdussero il sistema della statistica comparata, seguitati da Gaspari, Stein, Toze e Gatterer. Quest'ultimo nel 1793 ideava una statistica mondiale e compilava una tavola della produttività europea, imitato dall'inglese Playfair. Il prussiano Süssmilch fissa le norme della demografia, e Sprengel e Römer pubblicano i primi manuali di statistica. In Inghilterra, alle astrattezze dell'*aritmetica politica*, Petty, Davenant e King sostituiscono l'applicazione della statistìca ai fatti naturali, e Graunt ed Halley compilano le prime tavole di mortalità. Dal perfezionamento della statistica ricevono efficace impulso gli studi economici e le indagini relative ai commerci ed alla potenza produttiva delle varie nazioni.

Capo Sesto

Epoca contemporanea.

§ 1. Le riforme economiche inglesi.

Dopo il trattato di Versailles fra Inghilterra e Stati Uniti corse un periodo di lotte ed attriti, che scoppiò in aperta guerra nel 1812. Dopo varie vicende, questi due Stati conchiusero nel 1815 un trattato sulla base della piena reciprocità dei dazi. Le altre nazioni chiesero ben presto un eguale trattamento, che venne dapprima accordato alla Prussia (1823). Il ministro Huskisson, vedendo che oramai l'Atto di navigazione di Cromwell era destinato a finire, ottenne dal Parlamento la facoltà di conchiudere con qualsivoglia Stato eguali convenzioni,

le quali in breve tempo vennero stipulate con quasi tutti gli Stati.

Grazie a queste riforme, il commercio, la navigazione, la produzione industriale inglese presero uno slancio meraviglioso. Senonchè nel 1836 il contraccolpo della crisi bancaria agli Stati Uniti produsse una forte crisi in Inghilterra, danneggiando le manifatture e gettando sullo spazzo una quantità di operai privi di lavoro. Si vide la necessità di facilitare la sussistenza, procurando di avere al miglior prezzo il grano, che era gravato di un forte dazio in forza della *Cornlaw* (legge sui grani).

I *Land-lords*, pel cui vantaggio sussisteva tale legge, si opposero alle diminuzioni di dazio. Ma la lega di Manchester, detta *Anti-Corn-Law-League*, capitanata da Cobden, vinse ogni ostacolo. La legislazione frumentaria venne riformata e Robert Peel, da prima fautore della protezione, finì con essere l'apostolo del libero scambio (1846). John Russel compì l'opera del suo predecessore abolendo compiutamente l'Atto di navigazione e concedendo la maggiore possibile libertà ed indipendenza alle colonie.

Altra grande riforma compiuta dall'Inghilterra si fu la soppressione e repressione della tratta. Già Clarkson nel 1788 aveva dimostrato qual turpe macchia fosse cotesta per gli Stati civili e per l'umanità. Wilberforce proseguì a combattere vigorosamente per questa nobile causa ed ottenne dal Parlamento il primo divieto di traffico dei neri (1805). Negli anni seguenti il Parlamento proibì la tratta (1810-1824) e nel 1834 veniva proclamata l'abolizione della schiavitù in tutte le colonie inglesi.

§ 2. **Commercio inglese.**

Prima fra gli Stati per i prodotti minerali, per il lavoro industriale e per le vie di comunicazione, l'Inghilterra continuò, negli ultimi decenni, ad esserne la prima anche per il suo commercio esterno, il quale oscilla annualmente (compresi i metalli preziosi) dai 15 ai 20 miliardi di lire nostre. Nel 1901 il suo commercio di importazione fu di 521.9 milioni di sterline (di cui 105.5 dai possedimenti britannici) e quello di esportazione di 280 milioni di sterline (di cui 104 dai possedimenti britannici).

L'Inghilterra è giunta a questi meravigliosi risultati, oltrechè per le sue qualità economiche intrinseche, anche per l'aiuto diretto e indiretto del suo immenso impero coloniale sparpagliato in tutte le parti del mondo. Chiamati dai loro compatrioti dovunque, i mercanti inglesi dovevano necessariamente accettare o richiedere nuovi scambi in tutti i paesi scaglionati lungo le grandi strade del loro commercio coloniale, e poscia, per la superiorità sempre maggiore, perchè continuamente perfezionata, dei loro procedimenti mercantili, giungere gradatamente a una specie di commercio universale. Il libero scambio, divenuto norma pressochè generale alla metà del secolo XIX, ridondò intieramente a vantaggio dell'Inghilterra, che era già più solidamente preparata alla pacifica lotta internazionale. Poco a poco però anche gli altri paesi, agguerriti dall'esperienza, cominciarono a dare un impulso sempre più vigoroso ai loro commerci emancipandosi dalla dipendenza in cui si trovavano verso l'Inghilterra e talvolta perfino combattendola ad oltranza per mezzo della

concorrenza, come ha fatto con felice risultato la Germania, in molte parti del vecchio e del nuovo mondo. Altri, più deboli, si trinceravano dietro alle barriere protezioniste contro l'invadente commercio britannico. Ne venne che questo, dopo di essere vertiginosamente salito a proporzioni colossali, cominciò, dopo il 1881, ad arrestarsi e poscia di mano in mano a discendere. L'inchiesta parlamentare ordinata per studiare le cause di quella crisi suggerì parecchi rimedi, fra cui la ricerca più ostinata e sistematica di nuovi mercati, una semplificazione sempre maggiore della compra-vendita e un adattamento più razionale ai bisogni dei mercati esteri. Questi ed altri rimedi contribuirono, col favore di un generale risveglio economico, a far riprendere al commercio inglese, dopo il 1889, il suo baldanzoso movimento ascensionale (1), che però da alcuni anni accenna a rallentarsi o, quanto meno, a non procedere colla stessa rapidità con cui si va sviluppando il commercio esterno di altri paesi rivali (2).

---

(1) V. Lanzoni, *Geografia commerciale economica universale*, Milano, 1898, pag. 79.

(2) Sulla moderna Inghilterra e sul suo commercio vedi specialmente: Canning (A. S. G.), *British Rule and Modern Politics*, London, 1898; Cunningham (W.), *The Growth of English Industry and Commerce during the Early and Middle Ages, and in Modern Times*, London, 1890-92; Dilke (Sir Charles), *Greater Britain*, London, 1869; Id., *The British Empire*, London, 1899; Egerton (H. E.), *A Short History of British Colonial Policy*, London, 1897; Escott (T. H. S.), *Social Transformations of the Victorian Age*, London, 1897; Gastrell (W. S. H.), *Our Trade in the World in Relation to Foreign Competition*, London, 1897; Gibbins (H. de B.), *Industry in England*, London, 1896; Rogers (J. E. Thorold), *Industrial*

§ 3. La questione del libero scambio e dei dazi differenziali in Inghilterra.

Gli è così che l'Inghilterra, dopo essere rimasta negli ultimi 40 anni fedele ai principî del libero scambio, vede oggi questi principî messi in forse da tutto un esercito di pubblicisti, di economisti, di uomini di Stato, con a capo il Chamberlain, i quali, di fronte a certi indizi di una decadenza commerciale del paese, quantomeno relativa, vorrebbero che la politica economica commerciale dell'Inghilterra mutasse strada e ritornasse, almeno in certa misura, al principio delle tariffe doganali. Gli argomenti, che da una parte e dall'altra vengono portati in campo in questa controversia, illustrano l'andamento generale del commercio, non pure inglese, ma mondiale di questi ultimi tempi in modo tale che gioverà riassumere qui i termini di questo grande dibattito, destinato ad avere, nella storia del commercio, una importanza grandissima, qualunque sia la risoluzione che la volontà del paese sarà per dargli.

La controversia si dibatte sul terreno delle presenti condizioni del commercio e dell'industria inglese. Ai difensori del regime commerciale liberista non riesce difficile dimostrare che la prosperità, la ricchezza della Gran Bretagna è andata di continuo crescendo. L'aumento della popolazione, la diminuzione della mortalità e

---

and Commercial History of England, London, 1892; Sanderson (E.), *The British Empire in the XIXth Century*, London, 1898; Secley (Sir J. R.), *The Expansion of England*, London, 1883; Id., *The Growth of British Policy*, London, 1895; Wiart (E. C. de), *Les grandes Compagnies Anglaises du XIXe Siècle*, Bruxelles, 1899.

del numero dei poveri, i cresciuti salari, il più largo consumo per abitante di tutte le derrate non solo di prima alimentazione, ma di lusso popolare, le migliorate condizioni di abitazione, lo svolgimento del traffico ferroviario ecc. attestano la diffusione del benessere in tutte le classi sociali. Negli ultimi 10 anni il reddito nazionale del Regno Unito crebbe, secondo calcoli prudenti, di 300 milioni di sterline e, indipendentemente da ogni inasprimento dell'aliquota, andò crescendo il gettito delle imposte. Malgrado il notevole ribasso dei prezzi, le medie decennali segnano, negli ultimi 40 anni, un aumento continuo del commercio esterno, così di importazione come di esportazione. Nel solo ultimo decennio 1893-1902 le importazioni crebbero da 405 milioni di sterline a 528 e le esportazioni da 218 milioni a 278. Sia pur meravigliosa la rapidità dell'aumento del commercio degli Stati Uniti e della Germania nell'ultimo quarto di secolo, ma se tale aumento è, nel complesso, relativamente più forte che non per l'Inghilterra, il maggior aumento della popolazione di quei paesi fa sì che, come nel quinquennio 1876-80, così anche in quello 1886-90 la esportazione inglese per abitante è pur sempre doppia di quella della Germania e degli Stati Uniti. Certo, la eccedenza delle importazioni sulle esportazioni del Regno Unito è rilevante (nel 1902: 258 milioni di sterline), ma essa è controbilanciata, per una somma non minore, dalle cosidette « esportazioni invisibili », cioè dai profitti della massa di capitali inglesi investiti all'estero, dai guadagni di imprese condotte da inglesi e dalla rimunerazione di servizi prestati da inglesi

all'estero e dai noli che guadagna all'estero la marina britannica, cresciuta da 778 mila tonnellate nette nel quinquennio 1863-67 a 7291 mila nel quinquennio 1898-1903. A che dunque — si argomenta — mutare una politica doganale che, anche a voler fare la debita parte ai nuovi processi e trovati industriali, alle meravigliose applicazioni del vapore e della elettricità, alla rivoluzione avvenuta nei mezzi di comunicazione e di trasporto, ha potentemente contribuito ad un così grandioso sviluppo della economia nazionale? Che gli Stati Uniti e la Germania abbiano fatto progressi più rapidi, non può sorprendere: l'Unione nord-americana è un paese di estesissimo territorio che ha copia straordinaria di ogni ricchezza nazionale, che presenta varietà di climi adatti alle più diverse produzioni, dove la popolazione ha potuto crescere in mezzo secolo da 23 a 77 milioni, ma dove forse può ancora triplicare; e la Germania era una nazione in gran ritardo sulla via del progresso economico per effetto dello sminuzzamento politico territoriale e delle guerre che da secoli la impoverivano. Ora è una illusione credere che la Gran Bretagna possa, con una ristretta base di produzione, mantenere indefinitamente la sua preminente posizione economica di fronte a nazioni aventi popolazione e territorio tanto maggiori.

Alle argomentazioni ottimiste dei libero-scambisti gli avversari oppongono assai gravi considerazioni desunte da un esame analitico del commercio inglese. Si è bensì verificato — dicono — un aumento nella esportazione, ma esso è dovuto in buona parte alla esportazione

del carbone, che da un importo di 9.5 milioni di sterline nel 1882 è salita a 27.5 milioni nel 1902: esportazione certo vantaggiosa anche per lo sviluppo che determina nelle costruzioni e nei trasporti marittimi, ma che rappresenta pur sempre un consumo di capitale e porta al progressivo, non lontano esaurimento delle miniere. Tolto, dalla somma delle esportazioni, il carbone, si ha che quelle, col loro quasi insignificante aumento da 245.8 milioni di sterline nel 1882 a 249.9 nel 1902, non sono affatto in corrispondenza nè con l'aumento della popolazione del Regno Unito (il 33 p. 100 nel trentennio decorso), nè con l'enorme svolgimento della capacità di consumo del mondo. Anzi, le esportazioni di manufatti inglesi negli Stati esteri diminuirono da 149.6 milioni di sterline nel 1890 a 131.6 nel 1902 e furono compensate solo grazie all'aumento, da 79.1 milioni di sterline a 95.9, delle esportazioni nell'India, nelle *self-governing* colonie e negli altri possedimenti inglesi. Mentre, ad esempio, scemavano notevolmente (da 46 milioni nel 1890 a 37 nel 1901) le esportazioni britanniche negli Stati Uniti, crescevano in misura ben maggiore (da 97 a 141 milioni) le importazioni americane nel Regno Unito. E, per vedere fino a qual punto la concorrenza dei paesi protezionisti sia aspra sui mercati esteri, basti considerare la jattura progressiva che l'industria inglese soffre nello stesso mercato nazionale, avendosi, ad esempio, che nel 1902, mentre la Gran Bretagna esportò in Germania solo per 6 milioni di manufatti e 16 di materie prime, la Germania importò nella Gran Bretagna non più che 9 milioni di merci greggie e ben 33 di

prodotti fabbricati. Per effetto di così aspra concorrenza molte industrie inglesi, che un tempo erano predominanti nel mondo, ora sono languenti, ed una parte della produzione manifatturiera deve adattarsi a ristretti margini di profitto e spesso lavorare a perdita, pur di conservare la propria clientela.

In conclusione, è difficile negare che la posizione della Gran Bretagna, come nazione di cui l'industria è elemento vitale, va diventando critica; le sue manifatture hanno cessato di crescere in relazione allo sviluppo del consumo mondiale ed ormai, più che altro, lottano per conservare la espansione raggiunta in passato. Completamente fallace si è mostrata la profezia di Cobden, che in capo a cinque anni dall'adozione del libero scambio l'esempio dell'Inghilterra sarebbe stato seguìto da tutti gli altri paesi sotto pena di decadenza del loro commercio e di esaurimento delle loro risorse. Anzichè credere all'avvento di un millennio di pace e di prosperità universale che avrebbe dovuto seguire all'accettazione del libero scambio, Francia, Germania, Stati Uniti ed altre regioni temettero che dall'adozione generale di quel regime solo i popoli industrialmente forti avrebbero risentito vantaggio e i deboli sarebbero rimasti sfruttati; non rassegnandosi a subire il monopolio manifatturiero dell'Inghilterra, ardirono violare i dommi della scuola liberista e, per quanto apparisce dai risultati, li violarono impunemente. Perchè si ha un bel dire che i mirabili progressi degli Stati Uniti e della Germania dovevano verificarsi anche senza l'aiuto delle tariffe protezioniste, grazie là ai milioni di

ettari di suolo vergine, alle immense ricchezze minerarie, al colossale aumento della popolazione, e qui particolarmente per la eccellenza della istruzione tecnica, per lo svolgimento delle preziose attitudini del popolo tedesco, e che anche senza il protezionismo quei progressi sarebbero stati maggiori: tali affermazioni dottrinarie perdono di serietà di fronte alla grandiosità dei risultati ottenuti.

Quando l'Inghilterra adottò il libero scambio essa era la sola nazione veramente manifatturiera; la sua marina dominava in tutti i mari; il suo commercio si stendeva su tutti i continenti; le sue industrie erano difese dalla loro incontrastata superiorità più efficacemente che da qualsiasi dazio protettivo, e non era certo fallace la previsione che la diminuzione del costo della vita e delle materie prime conseguente alla introduzione del libero scambio ne avrebbe determinato un rigoglio ancor più vigoroso. Ma oggi le cose sono sostanzialmente mutate. Le industrie estere hanno raggiunto un tal grado di progresso tecnico e di potenza da esser divenute formidabili rivali di quelle inglesi; tutti, si può dire, gli Stati civili hanno adottato tariffe protezioniste, cosicchè pochi sono ormai i mercati su cui l'industria britannica possa ancora lottare a parità di condizioni: parità almeno formale, chè la protezione sul loro mercato e la libera importazione su quello del Regno Unito dànno alle industrie estere un sostanziale vantaggio. All'ombra del protezionismo le industrie estere organizzano « cartelli », sindacati, *trusts*, che permettono loro la vendita sui mercati liberi a prezzi rovinosi per quelle inglesi. E contro la guerra sempre più

accanita mossa dal protezionismo estero alle sue industrie ed al suo commercio l'Inghilterra è oggi completamente disarmata, perchè il suo liberalismo le vieta ogni efficace difesa, ogni rappresaglia.

Secondo i riformisti, unico rimedio è l'adozione d'un regime di reciprocità. È tempo — essi dicono — di rinunziare a credere che la politica commerciale dell'Inghilterra sia la sola saggia in mezzo alla universale cecità; e poichè gli altri paesi, sprezzando le esortazioni della economia ortodossa, hanno disconosciuto il loro vero interesse con l'adozione di tariffe protezioniste e vano sarebbe volerli convincere che agiscono a loro danno, non rimane che constatare l'adempimento della profezia del Disraeli, che il libero scambio da parte dell'Inghilterra avrebbe determinato più ostili tariffe da parte di ogni altro paese, e, come lo stesso Disraeli, ammoniva, imporre la reciprocità con la minaccia di rappresaglie e ottenerla coi trattati.

Ma ad allargare, e fino ad un certo punto, spostare i termini della controversia relativa alla reciprocità commerciale sopravvenne in Inghilterra il problema coloniale. La esportazione del Regno Unito nelle colonie autonome e negli altri suoi possedimenti è già così importante da avere man mano compensato, con l'aumento da 59 milioni di sterline nel 1872 a 105.5 nel 1902, la progressiva diminuzione della esportazione sui mercati dei paesi protezionisti. Ma la sua importanza — sostengono i riformisti — potrà rapidamente crescere, in quanto, a non dire delle *self-governing colonies*, la cui popolazione bianca è oggi di circa 11 milioni, non è esagerata l'affer-

mazione che essa potrà, in un periodo di tempo che per la storia degli Stati è un istante, toccare i 40 milioni. Or, le colonie non credettero nemmeno esse alla prosperità derivante per tutti dal libero scambio e andarono adottando tariffe protezioniste. Però — si osserva — se nel Canadà già sorsero alcuni principali rami di industria, molte altre manifatture ancora non furono create; nell'Australia l'attività industriale è ancor meno progredita e nel Sud-Africa non può dirsi sôrta ancora. In questo stato di cose è interesse grandissimo per la madrepatria che il protezionismo delle colonie non ricorra a maggiori mezzi per dar vita a nuove industrie, che caccerebbero dai loro mercati i manufatti inglesi. Ed anche sarebbe importante che le colonie applicassero un trattamento doganale di favore ai prodotti dell'industria britannica, affinchè questi non siano sopraffatti dalla concorrenza di altri paesi.

Ma a tali sacrifizi e concessioni le colonie non possono indursi se non a patto che la madrepatria accordi alla sua volta una preferenza doganale ai prodotti della loro agricoltura e per tal modo ne promuova il progressivo svolgimento. Di qui le proposte di Chamberlain per colpire con dazi il grano ed altri prodotti alimentari: proposte, le quali sollevano le più accanite opposizioni da parte dei libero-scambisti, i quali sostengono che ne verrà ad essere rincarato il costo della vita con grave jattura delle classi lavoratrici; mentre dall'altra parte anche si fa osservare che con tali dazi si spingerebbe la produzione coloniale sì da emancipare progressivamente la Gran Bretagna dalla dipendenza in cui, pel sostentamento della sua popolazione, essa si

trova rispetto all'estero: dipendenza, che desta gravissime preoccupazioni non solo sotto il riguardo politico, ma anche sotto il riguardo economico.

Le colonie — dicono i riformisti —, già divenute adulte, più non vogliono essere trattate come pupilli; dall'unione con la Gran Bretagna esse intendono trarre tutto il possibile vantaggio, mentre non è poi così infondato il timore che possano per lo meno illudersi di trovare in altri assetti politici condizioni più favorevoli alla loro prosperità. L'Impero è in una posizione di equilibrio instabile; e se il legame fra le varie sue parti non sarà rafforzato da interessi materiali, si rallenterà man mano e finirà con lo sciogliersi: una organizzazione è pertanto urgente, e il primo passo consiste appunto nella conclusione di accordi commerciali a base di mutua preferenza. Oggi, il libero scambio in tutta la immensa estesa dell'Impero non può essere stabilito, perchè le disparate condizioni delle singole sue parti esigono che non sia soffocato lo svolgimento di ciascuna di esse, ma bisogna cominciare a rendere più salda la compagine imperiale. Gli accordi commerciali fra la madrepatria e le colonie devono condurre non solo a contemperare e favorire i loro rispettivi interessi, ma a stabilire la unità doganale dell'Impero di fronte agli altri Stati, i quali oggi, ponendo la madrepatria nella condizione di uno Stato estero, trattano e pretendono di trattare colle colonie come se fossero Stati separati. La unità commerciale dell'Impero di fronte all'estero renderà possibile la organizzazione di una larghissima base di produzione economica, ormai necessaria sia all'Inghilterra sia

ai paesi da lei dipendenti, per non soccombere di fronte alla rivalità di altre nazioni divenute formidabili per la grande estensione del loro territorio, per la ingente massa della loro popolazione. Se l'Inghilterra inerte subisce una diminuzione anche solo relativa della sua posizione industriale e commerciale, essa è condannata alla sorte dei popoli di cui la storia narra la progressiva decadenza dal rigoglio di una prosperità che non si rinnova più. A scongiurare questo fatale regresso essa, fiduciosa che la sua fine non è ancor venuta, deve, al dire di Chamberlain, « cominciare un nuovo cammino come potenza imperiale » (1).

§ 4. L'India britannica.

In *India*, dopo le imprese di Lord Mornington e di Welesley vincitore dei Maratti (1803), si hanno i fortunati eventi di Minto e di Hastings (1807-22), e di Amherst, che dànno alla Compagnia, divenuta sovrana nella capitale del Gran Mogol, il dominio delle Indie dall'Imalaia a Ceylan, dall'Indo all'Irawaddi.

Anche la Birmania col trattato di Ava del 1826 dovette cedere varie provincie ed i migliori suoi porti. William Bentinck introdusse in India le più civili e benefiche riforme (1828-35). Nel 1834 l'Inghilterra, riconoscendo l'impossibilità di lasciare un territorio di 150 mila miglia quadrate, con più di 125 milioni d'anime, in mano di una società commerciale, incominciò la lenta e graduale liquidazione della Compagnia delle Indie.

(1) Dallo studio sull'imperialismo economico inglese di P. Bertolini, pubblicato nel *Giornale d'Italia*, numeri del 19 e 20 gennaio 1904.

La grandezza e ricchezza di questo vasto Impero rendevano più forte la necessità di assicurarlo da ogni sorpresa. E diffidenze abbastanza giustificate faceva nascere nell'animo degli Inglesi la Russia, che proseguiva ad avanzarsi nel centro dell'Asia. Previdenza politica ed altri fatti spinsero gli Inglesi alla guerra nell'Afganistan e del Caboul (1839-42). Napier dichiarò il Sind provincia inglese (1843); Harding, Gong, Dalhousie pongono fine al regno dei Siki ed incorporano il Penjab (1848-56) e più tardi il Pegu, Jhans, Napour, Berar e l'Oude. La concessione provvisoria alla Compagnia venne ancora rinnovata nel 1854. Ma nel 1857 scoppia la rivolta dei *Sipahi*, soldati indigeni comandati da ufficiali inglesi, ed avvengono le stragi di Delhi e Cawnpore. Nana-Sahib desta il fanatismo politico e religioso nelle popolazioni indiane; l'insurrezione si propaga e minaccia la distruzione del vasto impero. Ma le vittorie di Hawelock, di Outram, di Campbell, di Rose, coadiuvati dai Siki e dai Gorka rimasti fedeli, domarono la rivolta in un mare di sangue. Intanto l'Inghilterra nel 1858 avocò al Governo l'amministrazione dell'India, dando larghe indennità alla Compagnia, che tante buone e cattive cose aveva compiute.

Canning fu il primo vicerè delle Indie ed a lui succedettero Elgin e Laurence, il quale compiè l'annessione del Botham; poi Mayo, che fu assassinato, e Nortbroch. Nel 1876, su proposta del ministro Disraeli, la regina Vittoria venne proclamata Imperatrice delle Indie e da quel momento si può dire, che quella immensa regione di 5147 mila chilometri quadrati, su cui vivono 291 milioni di individui, mediante opere pubbliche gran-

diose, savie leggi, diffusa istruzione, va sempre crescendo in prosperità e la popolazione progredisce sulla via della civiltà e del benessere, dando luogo a ragguardevolissimi commerci.

Anche la Birmania indipendente, della quale gli Inglesi già possedevano sin dal 1852 i migliori porti e la costa marittima, fu da essi definitivamente occupata (1885).

Il commercio speciale dell'India britannica per via di mare nel 1900-01 fu, all'importazione, di 50.8 milioni di sterline (di cui 32.4 dalla Gran Bretagna, 5.3 dai possedimenti britannici, 6.1 dalla Germania, 3.9 dalla Francia, 2.3 dal Belgio, 2 dall'Austria-Ungheria, 1.8 dalla Russia, 0.5 dall'Italia) e di 69.4 milioni di sterline alla esportazione (di cui 20.9 nella Gran Bretagna, 16.1 nei possedimenti britannici, 6.1 in Germania, 3.9 in Francia, 3 nell'Egitto, 2.5 in Cina, 2.3 nel Belgio, 2 in Italia). Articoli principali di importazione: tessuti di cotone (di cui nel 1900-01 se ne importò per 18.2 milioni di sterline), articoli di ferro e di acciaio (4.2 milioni), zucchero (3.7), petrolio (2.3), filati di cotone (1.6), tessuti di lana (1.4) ecc.; di esportazione: riso (di cui nel predetto anno se ne esportò per 8.8 milioni di sterline), pelli (7.6 milioni), juta (7.2), cotone (6.7), tè (6.3), oppio (6.3), articoli di juta (5.1), indaco, sesamo, cotonati ecc.

§ 5. Le colonie australiane, gli Stabilimenti dello Stretto, il Canadà ecc.

In seguito ai viaggi di Cook che esplorò e meglio di ogni altro fece conoscere la *Nuova-Olanda* od *Australia*, gli Inglesi vi fondarono nel 1770 uno stabilimento di deportati o colonia penale. Stabilita da prima a Botany-Bay, questa colonia venne trasferita a Port-Jakson nella Nuova

Galles del Sud. Negli anni 1829-32 si fondarono le colonie di Australia occidentale, Porto-Phillip e Melbourne. Nel 1836 la popolazione essendo cresciuta e la colonia divenuta prospera, si cessò dal mandarvi condannati, trasferendoli alla Tasmania, e ciò specialmente in seguito alle rimostranze dei coloni. Nel 1851 si aveva in questa colonia un mezzo milione di abitanti quando la scoperta delle miniere d'oro (1852) attrasse, specialmente a Vittoria, una numerosa emigrazione. Attualmente l'Australia comprende sette grandi colonie e cioè la Nuova Galles del Sud, Vittoria, Queensland, Australia del Sud, Australia dell'Ovest, Tasmania (formanti la Repubblica di Australia, *Commonwealth of Australia*) e l'Australia del Nord.

La Repubblica australiana conta ora 20 città con popolazione superiore ai 20 mila abitanti; Melbourne, nella Vittoria, ne conta circa 500 mila; Sidney, nella Nuova Galles, 487 mila; Adelaide, nell'Australia del Sud, 160 mila; Brisbane, nel Queensland, 119 mila.

Nel 1862 il duca di Newcastle diceva: Le nostre colonie australiane non hanno preso slancio se non da circa vent'anni e già la loro popolazione supera il milione, la rendita fiscale 162 milioni di franchi, il loro commercio occupa 1,500,000 tonnellate di navi, importano per 600 milioni di lire, delle quali 400 milioni in prodotti *metropolitani*, e cioè inglesi. Il suolo coltivato, da 25,000 ettari, passò a 120,000 e l'esportazione della lana da 20 a 50 milioni. Quanto all'oro, quello inviato in Europa, solamente dal 1851 al 1855 sorpassò il miliardo.

Attualmente, le sei colonie formanti la Re-

pubblica australiana, hanno una popolazione di 4.3 milioni di abitanti; una importazione (nel 1900) di 45.9 milioni di sterline (di cui 25.3 dall'Inghilterra) ed una esportazione di 72.6 milioni (25.1 per l'Inghilterra), di cui i principali articoli sono l'oro (di cui nel 1900 se ne esportò per 18.7 milioni di sterline), la lana (16.6 milioni), il piombo e l'argento (6 milioni), carni (2.8), animali (2.6), burro (2), pelli (1.9), frumento (1.7).

L'Australia è una fonte di larga ricchezza per la Gran Bretagna e più lo sarà nell'avvenire, essendo le sue popolazioni in via di continuo progresso.

L'Inghilterra possiede un numero sterminato di isole, che è andata e va tuttora occupando, nei mari australi. Le principali fra queste sono le Fiji, le Ducie, le Cook o Hervey, le Savage, il gruppo delle Manihiki, le Svarrow, la Dondoza, la Roggevein, il gruppo delle Tochelan, quello delle Fenix, delle Malden, dello Harbuck, delle Caroline, delle Lagon o Ellice, le isole di Tongareve, di Natale, di Fanning, Washington, di Larvis, dello Scacchiere, di Salomone, di Samoa, Nuove Ebridi, Tonga ecc. Alcune di queste isole sono disabitate, hanno grandi alberi di cocco e depositi di guano; altre diventarono stazioni della comunicazione telegrafica fra la Colombia britannica e l'Australia (1).

Gli Stabilimenti dello Stretto (*Strait settlements*) sono una colonia che comprende Malacca, Singapore e Penang e che passò dal Governo indiano alla Corona nel 1867. Quando l'Inghilterra,

---

(1) Per quanto riguarda queste isole, vedi Reclus, *Géographie universelle*, vol. XIV.

dopo il 1815, dovette restituire Giava all'Olanda, Stamford-Raffles comprese la necessità di creare in quei mari un centro pel commercio britannico e scelse l'isola di Singapore in una posizione eccellente per i traffici Indo-cinesi. Vi fu per qualche tempo lotta politica fra Olandesi ed Inglesi per Singapore; ma questi ultimi, fatto proclamare sultano di Singapore Hassan-Shah figlio del sultano di Diohore, finirono con restar padroni dell'isola (1819). Singapore fu tosto proclamata portofranco, mentre i vicini stabilimenti olandesi erano oppressi da gelosi vincoli fiscali. Nel 1823 il commercio era salito a Singapore a 56 milioni ed andò in seguito sempre aumentando tanto che nel 1898 esso era di ben 179.2 milioni di dollari all'importazione e di 164.1 all'esportazione. L'Inghilterra vi importa tessuti di cotone, armi, ferro ed oggetti di varia manifattura; l'America ghiaccio; l'Australia cavalli e carbone; l'India biada, gomma e oppio; Cina e Giappone oro, tè, canfora, cocincina e riso; le Filippine tabacco e zucchero; i Possedimenti olandesi sandalo, guttaperca, nidi di rondine. Tutte queste merci sono depositate in Singapore, per essere poi trasferite ove la convenienza lo richieda. Cinesi, Malesi, Indiani, Europei d'ogni paese popolano Singapore, che è divenuta una delle più belle e ricche città del mondo.

Singapore, Penang e Malacca importarono nel 1898 per 258.6 milioni di dollari, ed esportarono per 221.8; articoli principali di esportazione: stagno, spezie, gomma, tapioca e sago.

Al movimento commerciale bisogna aggiungere quello dei tre Stati nativi di Perak, Selangor e Sungej-Ujong.

Altra importante colonia commerciale si è Hong-Kong, che nel 1841 la Cina dovette cedere all'Inghilterra. Hong-Kong è il centro del traffico inglese con la Cina ed il Giappone, ed una stazione militare e navale di primaria importanza; conta 280.000 abitanti, con un commercio di 4 milioni di sterline.

Il dominio del Canadà venne in potere della Gran Bretagna nel 1763. I coloni essendo stati ben trattati dagli Inglesi durante la guerra dell'indipendenza americana, il Canadà rimase fedele, respingendo anche nel 1812 l'invasione americana. Dall'anno 1837 al 1849 vi furono torbidi suscitati dai coloni di origine francese, e tentativi di annessione all'Unione, ma furono sempre superati e scongiurati con abili concessioni. L'attuale dominio venne costituito nel 1867, e di esso fanno parte il Nuovo Brunswick, la Nuova Scozia, l'isola del principe Edoardo, Terranova, la Colombia Britannica, Manitoba ed i territori del Nord-ovest. Il dominio del Canadà quindi si estende sino alla Baia di Hudson e dall'Atlantico al Pacifico, con un'area di 9.584.600 chilometri quadrati (oltre a 30 volte la superficie dell'Italia) ed una popolazione di circa 5 $^1/_2$ milioni.

L'agricoltura va sempre estendendosi nel Canadà, come lo dimostrano le ricche esportazioni di prodotti alimentari che da questo Stato si fanno nell'Unione ed in Europa. Altre ricche fonti di ricchezza del Canadà sono la pesca e le sue industrie accessorie e l'industria mineraria.

Il commercio del Canadà fu nel 1900-1901 di 181.2 milioni di dollari alla importazione (di cui 110.4 dagli Stati Uniti e 43 dall'Inghilterra) e di 177.4 milioni alla esportazione (di cui 92.8 in

Inghilterra e 67.9 negli Stati Uniti). I principali articoli di esportazione sono il legname (di cui nel 1900-01 se ne esportò per 29.8 milioni di dollari), i minerali d'oro (24.4 milioni di d.), formaggi (20.6), cereali (18.7), carni (13.6), bestiame (11.6), pesci (10.7), pelli, burro ecc. Le ricche pescherie di Terranova sono una perenne fonte di controversia fra le nazioni che prendono parte a tali pesche (1).

La *Canadian Pacific Railway*, che congiunge Montreal a Vancouver, aperta nel 1886, è la più breve comunicazione fra l'Atlantico ed il Pacifico. Una linea sussidiata di piroscafi va da Vancouver ad Hong-Kong e a Jokohama, guadagnando quattro giorni sulla linea di S. Francisco.

§ 6. Le colonie inglesi dell'Africa del Sud.

Con lo scopo di assicurarsi libera la via delle Indie l'Inghilterra aveva occupato in sul finire del passato secolo il Capo di Buona Speranza, colonia che, ripresa e perduta più volte, fu definitivamente assegnata agli Inglesi (1814). Dal 1815 in poi l'Inghilterra andò estendendo questa bella colonia, vincendo gli Ottentoti, i Cafri, i Boschimani, i Bassuti, i Grignoni, i Beciuani ed i Zulù, di guisa che oggi la colonia ha la superficie di 756.8 mila chilometri quadrati (tre volte la superficie dell'Italia) ed una popolazione di

---

(1) A questo riguardo possono consultarsi le seguenti opere: Adam G. M., *The Canadian Nord-West*, Toronto, 1885; Colmer I. G., *Recent developments in Canada*, London, 1887; Sir Charles Dilke, *Problems of Great Britain*, London, 1890, Parkin G. R., *The Great Dominion*, London, 1895; Silver and Co.'s *Handbook to Canada*, London, 1895; ed altre opere di Bryce, Dent, Fleming, Grant, Maconn, Morgan, Morris, Rae.

circa $2\,^1/_2$ milioni di abitanti, con cinque città (Capetown, Kimberley, Porto Elisabetta, Grahamstown e Beaconsfield) di oltre 10 mila abitanti. Il suo commercio fu, nel 1901, alla importazione di 20.6 milioni di sterline (di cui 13.5 della madrepatria) ed alla esportazione di 10.1 milioni (di cui 9.8 verso la madrepatria). Articoli principali di esportazione: diamanti (di cui nel 1901 se ne esportò per 4.9 milioni di sterline), lana (1.4 milioni), oro (1.2), penne di struzzo, rame.

Confinanti colla colonia del Capo sono la colonia di Orange e quella del Transvaal, che fino al 1900 formarono due Stati indipendenti, il primo sotto il nome di « Stato libero di Orange », il secondo sotto quello di « Repubblica sud-africana », ed in quell'anno furono annesse all'Impero britannico. — Per ciò che è dell'ex-Stato libero di Orange, nel 1834, quando le autorità inglesi della colonia del Capo, avendo assicurato il loro dominio sulle terre conquistate, proclamarono l'abolizione della schiavitù, un gran numero di Boeri (denominazione degli africani olandesi discendenti degli antichi olandesi immigrati nei territori dell'attuale colonia del Capo) emigrò verso il settentrione insieme ai loro schiavi. Parte di essi si stabilirono sul territorio di Orange, dove fondarono lo « Stato libero », gli altri proseguirono, fermandosi poi nelle terre del Transvaal. Continuò la emigrazione dopo questo primo saggio; ma il Governo britannico, vedendosi sfuggire tanti sudditi, proclamò la sua autorità al nord del fiume Orange. Ne derivò un'accanita lotta, che dopo varie vicende finì colla vittoria degli Inglesi. Allora una buona parte dei vinti ritornò di nuovo nel

Transvaal; i rimanenti si acconciarono sotto la dominazione britannica. Nel 1854 gli Inglesi decisero di restituire ai Boeri olandesi tutti i loro territori nello Stato di Orange, a condizione che vi fosse abolita per sempre la schiavitù. In quell'anno venne proclamata la Repubblica, e dopo quell'epoca inaugurossi un periodo di pace che permise al commercio di assumere un notevole sviluppo ed alla popolazione di quintuplicarsi (1). — Quanto alle origini dell'ex-Stato del Transvaal, esse si riattaccano a quelle dell'ex-Stato di Orange. Gli emigranti boeri olandesi non volutisi fermare nel territorio di Orange, raggiunto il distretto di Potchefstrum nel Transvaal, ebbero facilmente ragione dei pochi indigeni quivi esistenti; dopo di che costituirono uno Stato autonomo sotto il nome di « Repubblica sud-africana », riconosciuta nel 1852 dall'Inghilterra. Ma nel 1877 il Governo di Londra, sotto pretesto di proteggere gli indigeni contro i Boeri, dichiarò il Transvaal annesso alla colonia inglese del Capo, occupandolo militarmente. Seguirono inutili proteste, sino a che nel 1880 i Boeri corsero in massa alle armi, e nel 1881 ebbero ragione delle forze inglesi. L'Inghilterra dovette riconoscere l'indipendenza della Repubblica. Ma la partita non era, da parte dell'Inghilterra, che rimandata. Nel 1899, sempre a pretesto della tutela degli indigeni, l'Inghilterra, vogliosa di annettersi quelle ricche

---

(1) Sull'ex-Stato libero di Orange vedi: JOHNSTON, *Africa*, London, 1885; NORRIS-NEWMAN, *With the Boers in the Transvaal and Orange Free State*, London, 1882; TROLLOPE, *South Africa*, London, 1878; WEBER (Ernest de), *Quatre ans au pays des Boers*, Paris, 1882.

regioni, sollevò contro il Transvaal nuove pretese e nuove questioni, che condussero ad una guerra, nella quale, dopo eroici sforzi, la Repubblica sud-africana e lo Stato libero di Orange, che a quella si era alleato, soccombettero: e i due liberi Stati diventarono colonie inglesi (1). — La colonia di Orange, della superficie di 131 mila chilometri quadrati, con 207.5 mila abitanti, ha un commercio complessivo di 3 $^1/_2$ milioni di sterline (articoli principali di esportazione: cavalli, bovini, pecore, penne di struzzo, ferro, rame, oro, diamanti); quella del Transvaal, della superficie di 308.5 mila chilometri quadrati, con 1 milione di abitanti, ha un commercio complessivo di 4 milioni di sterline (prodotti principali: oro, di cui dal 1884 al 1900 se ne esportò per 75 $^1/_2$ milioni di sterline, lana, bestiame, pelli, penne di struzzo, avorio, minerali).

§ 7. L'Inghilterra in Egitto.

Un passo importante nella via della sua espansione economica e politica fu, per l'Inghilterra, l'occupazione dell'Egitto.

Nel 1806 Mehemed-Alì fondò in Egitto una dinastia semi-indipendente dalla Porta. Questo paese ha (non compresi i possedimenti del Sudan) 994.3 mila chilometri quadrati di superficie, con 9.8 milioni di abitanti. Produce abbondantemente

---

(1) Sull'ex-Stato del Transvaal vedi: Aubert, *Le Transvaal et l'Angleterre en Afrique du Sud*, Paris, 1889; Brown (Harold), *War with the Boers*, London, 1900; Creswicke, *South Africa and the Transvaal War*, Edinburgh, 1900-1902; Fisher, *The Transvaal and the Boers*, London, 1896; Hobson, *The War in South Africa*, London, 1900; Keltie (J. Scott), *The Partition of Africa*, London, 1895; Newham-Davies, *The Transvaal under the Queen*, London, 1899.

cereali, cotoni, zucchero ed ebbe nel 1901 un commercio di circa 40 milioni di lire egiziane (l. e. = 25.92 l. it.) di cui 13.5 colla Gran Bretagna, fra importazione ed esportazione, ed un movimento marittimo (escluso il canale) di oltre 5 milioni di tonnellate fra entrata ed uscita.

L' importanza dell' Egitto si accrebbe moltissimo per l'apertura del canale di Suez lungo 169 chilometri, largo, al livello dell'acqua, da 58 a 100 m., al fondo 22 m. e profondo 8 m., opera ragguardevole, intrapresa da Ferdinando Lesseps essendo Kedivé Ismail, e compiuta con la spesa di 500 milioni di franchi e 10 anni di lavoro. Il canale, costrutto e amministrato da una Compagnia, le cui azioni vennero in gran parte in mano dell'Inghilterra, venne inaugurato nell'autunno del 1869 e cominciò ad essere regolarmente esercitato nel 1870. Nel 1901 il movimento fu di 3699 navi (di cui 2075 sotto bandiera inglese) con un tonnellaggio di 10.8 milioni di tonnellate (di cui 6.2 inglesi).

Essendo Kedivé Tewfick figlio di Ismail, ebbe luogo in Egitto una rivoluzione militare capitanata da Araby. L'Inghilterra, non avendo potuto ottenere dagli Egiziani la indennità che domandava per danni ricevuti, dopo avere invano invitato la Francia e l'Italia ad associarsi alla sua impresa, bombardò Alessandria (1882), disfece gli insorti, imprigionò Araby e si impadronì dell'intero Egitto. Il quale, dopo la insurrezione avvenuta nel Sudan per opera del Mahdi, si estende soltanto da Wady-Halfa al Mediterraneo e dal Deserto Libico al Mar Rosso (Souakim) ed El-Arish in Siria. L'Inghilterra avendo acquistato la maggior parte delle azioni del canale di Suez

è di fatto padrona od almeno direttrice suprema di questa grande via fra il Mediterraneo e le Indie (1).

§ 8. Commercio francese.

La Francia, risorta, in breve volger di tempo, più forte e più vigorosa dai disastri del 1870-71, che avrebbero ridotto all'impotenza, chissà per quanto tempo, qualunque altro paese, vide le sue industrie e il suo commercio progredire, negli ultimi decenni, di continuo. Fiorenti fin dall'epoca di Colbert e sviluppatesi ancor più nel secolo XIX coll'applicazione larga e illuminata del vapore e delle macchine, sotto il governo di Luigi Filippo e durante il secondo Impero, le industrie francesi raggiunsero l'apice della loro prosperità nel ventennio successivo al 1871, quando, esausta della guerra, la nazione francese parve concentrare tutta quanta la sua iniziativa e la sua attività nel pacifico e fecondo lavoro manifatturiero: progresso che, iniziatasi nel 1888 e largamente applicata dal 1892 una politica doganale protezionista, sembra essersi alquanto rallentato, specie nelle industrie che hanno un largo sbocco nei paesi esteri, i quali per rappresaglia hanno imposto forti dazi sulle provenienze francesi. Il suo commercio, duplicatosi dal decennio 1847-56 al

---

(1) Sull'odierno Egitto vedi specialmente: Aubin, *Les Anglais aux Indes et en Egypte*, Paris, 1899; Cameron, *Egypt in the Nineteenth Century*, London, 1898; Chelu, *Le Nil, le Soudan, l'Egypte*, Paris, 1891; Fenn, *In the Mahdi's Grasp*, London, 1899; Milner, *England in Egypt*, London, 1899; Penfield, *Present-day Egypt*, London, 1899; Rae, *Egypt To-day*, London, 1892; Wallace (D. Mackenzie), *Egypt and The Egyptian Question*, London, 1883; Wood, *Egypt under the British*, London, 1896.

decennio 1857-66, andò sempre aumentando negli anni successivi. E così, dal quinquennio 1887-91 al quinquennio 1897-1901 la media annua delle sue importazioni crebbe da 4369.2 milioni di franchi a 4402.7, e la media delle sue esportazioni da 3504.1 milioni a 3876.6. Ben dalle statistiche ufficiali risulta che le importazioni superano le esportazioni di una cifra che varia da 300 a 600 milioni, ma è questa una eccedenza appena apparente, largamente colmata dalla esportazione occulta delle seterie, dei gioielli, degli oggetti di moda che si esercita continuamente dai forestieri. — Nel 1900 il commercio speciale di importazione fu di 4697.8 milioni (di cui 674.9 dalla Gran Bretagna, 427 dalla Germania, 422 dal Belgio, 231.2 dalla Russia, 220 dalla Spagna, 148.7 dall'Italia, 107 dalla Svizzera ecc.) e quello di esportazione fu di 4108.7 milioni (di cui 1230 nella Gran Bretagna, 598.2 nel Belgio, 465.2 nella Germania, 211 nella Svizzera, 155.7 in Italia, 135.3 in Spagna ecc.). I principali articoli di importazione sono: lana (di cui nel 1900 se ne importò per 426.4 milioni), carbon fossile (406.9 milioni), cotone (248.9), seta greggia (248), legname (200), pelli (192.6), grani oleiferi (188.6), vini (155.3), macchine (149.2), cereali (127.3); i principali articoli di esportazione sono: tessuti di seta (di cui nel 1900 se ne esportò per 258.1 milioni), vini (227.2 milioni), tessuti di lana (227.2), pelli (224), articoli di Parigi (185), tessuti di cotone (174.4), zucchero (166.7), mercerie (136.1), novità (115.6).

Ai suoi antichi possedimenti coloniali, fra cui principale l'Algeria, in questi ultimi tempi la Francia aggiunse altri possedimenti e dipen-

denze che ne estesero di molto l'impero coloniale (1).

§ 9. Algeria e altri possedimenti francesi.

L'*Algeria* si era mantenuta a lungo un nido di pirati, che le potenze cristiane non erano mai riuscite a distruggere. Ma nel 1827 avendo Bey-Hussein insultato il console di Francia, questa pose da prima il blocco ad Algeri e passò nel 1830 ad aperta guerra. Espugnata Algeri, Luigi Filippo decise di conquistare tutta la vasta regione che corre dal Marocco alla Tunisia occupando intanto Orano e Bona. Abd-el-Kader, alla testa di valorose guerriglie di Arabi, tenne testa ai Francesi dal 1832 sino al 1842, nel qual anno fu fatto prigioniero dal Lamoricière.

L'occupazione dell'Algeria aperse ai commerci il varco al Sahara ed al centro dell'Africa. La colonizzazione dell'Algeria, che ha una superficie di 800 mila chilometri quadrati e, compreso il Sahara algerino, 4.8 milioni di abitanti, venne acerbamente criticata da molti economisti ed in generale dai nemici della colonizzazione; ma ora si riconosce che questa colonia è divenuta e sempre maggiormente diverrà nell'avvenire una cospicua fonte di prosperità e potenza per la Francia. L'Algeria produce in gran quantità vino, grano, sparto, minerali e specialmente ferro. La

---

(1) Sulla Francia vedi specialmente: ADAMS (G. B.), *The Growth of the French Nation*, London, 1897; BODLEY (J. E. C.), *France*, London, 1898; EDWARDS (M. Betham), *France To-day*, London, 1892-94; FOVILLE (A. de), *La France actuelle*, Paris, 1889; LEBON (A.), *Modern France*, 1789-1895, nella *Story of the Nations*, London, 1897; LEVASSEUR (E.), *La France et ses Colonies*, Paris, 1890-91; VIGNON (L.), *L'Expansion de la France*, Paris, 1891.

crescente prosperità della colonia deve ogni anno diminuire e alla fine cessare il disavanzo fra le spese e le entrate, ed infatti il bilancio del 1902 si chiude con un attivo di 56.4 milioni di franchi ed un passivo di 54.3.

Nel 1900 il suo commercio fu all'importazione di 313.4 milioni di franchi (di cui 259.4 dalla madrepatria) ed alla esportazione di 221.8 (di cui 165.9 nella madrepatria). Articoli principali di esportazione: vino, cereali, animali, pelli, lana, tabacco, sughero, minerali di ferro, frutta, olio di oliva, fosfati, crine vegetale. Il movimento marittimo di entrata ed uscita fu nel 1900 di 5 milioni circa di tonnellate, di cui 3.12 sotto bandiera francese. Leroy-Beaulieu e Lanessant hanno dimostrato in modo evidente come l'Algeria abbia una larga parte nel prodigioso sviluppo della ricchezza francese (1).

Nel 1881 la Francia occupò la *Tunisia*, assumendone il protettorato: 99.6 mila chilometri quadrati, e cioè oltre $^1/_5$ dell'estensione della Francia, con circa 2 milioni di abitanti, un bilancio di 54 milioni di franchi ed un commercio, nel 1901, di 64.6 milioni all'importazione (di cui 39.7 dalla Francia e dall'Algeria) e di 39.1 all'esportazione (di cui 21.5 in Francia ed in Algeria). Articoli principali di esportazione: cereali, olio di oliva, fosfati, animali, zinco, pesci, pelli. La Tunisia ha porti naturali amplissimi e prodotti

---

(1) Sull'Algeria vedi: Leroy-Beaulieu (Paul), *L'Algérie et la Tunisie*, Paris, 1897; Fillias, *L'Algérie ancienne et moderne*, Alger, 1875; Gaffarel, *L'Algérie: histoire. conquête, colonisation*, Paris, 1888; Laveleye (Emile de). *L'Algérie et Tunisie*, Paris, 1887; Vignon, *La France en Algérie*, Paris, 1893; Wahl, *L'Algérie*, Paris, 1899.

assai ricchi per alimentare commercio e navigazione. Come è naturale, la Francia tenta ora di allargarsi nel Marocco e verso la Tripolitania aspirando alla dominazione di gran parte dell'Africa settentrionale (1).

Negli ultimi anni la Francia estese la sua influenza sul Senegal, sul Sudan, sul Congo francese, sul Madagascar, sulla Cocincina, sul Tonchino e su alcuni arcipelaghi dell'Oceania, primo fra tutti quello di cui è isola principale la splendida Taiti.

Or, può esser vero ancora, almeno fino ad un certo punto, che la Francia poco approfitti delle sue colonie per mandarvi la propria emigrazione; ma la causa di ciò pare risieda quasi esclusivamente nel fatto che la Francia non ha eccesso di popolazione da collocare fuori di paese. Invece, l'andamento delle cose si è cambiato e va sempre più cambiandosi quanto al commercio colle colonie. Ancora una diecina d'anni fa le importazioni nelle colonie francesi erano, almeno per $^2/_3$, in paesi non francesi. In questi ultimi anni le posizioni si sono invertite: nel 1892 le importazioni dalla Francia nelle colonie francesi rappresentavano meno di $^1/_4$ del valore dell'importazione totale (84 milioni di franchi su 234); nel 1901 esse rappresentavano oltre la metà (250 milioni di franchi su 475). Ed anche il valore delle esportazioni dalle colonie francesi nella

(1) Sulla Tunisia vedi: Broadley, *Tunis, Past and Present*, London, 1882; Charmes (Gabriel), *La Tunisie et la Tripolitanie*, Paris, 1883; Faucon, *La Tunisie avant et depuis l'occupation française*, Paris, 1893; Leroy-Beaulieu (Paul), *L'Algérie et la Tunisie*, Paris, 1887; Olivier, *La Tunisie*, Paris, 1898; Poiré, *La Tunisie*, Paris, 1889.

madrepatria crebbe da 107 milioni nel 1892 a 185 nel 1901. In complesso, il commercio totale delle colonie francesi passò in un decennio da 265 milioni a 480.

§ 10. **Germania.**

I progressi che la Germania ha fatto nel campo commerciale e industriale, l'aumento dei capitali disponibili che hanno permesso alla Germania di interessarsi allo sviluppo economico di altri paesi, le imprese bancarie, ferroviarie, finanziarie che essa ha potuto creare in Europa e fuori, il dominio coloniale che ha saputo formarsi senza tanti sacrifizi, hanno fatto apparire la Germania sempre più minacciosa per le industrie e i commerci degli altri paesi. È un fatto incontestabile che la produzione industriale germanica ha avuto un incremento notevole, e che il commercio, la navigazione, tutte insomma le manifestazioni della attività economica hanno, in Germania, progredito in misura enorme. La navigazione complessiva, il movimento dei principali porti, il traffico delle ferrovie, la produzione di materie prime, le operazioni delle grandi società di credito, le nuove imprese, tutto ciò, se venisse raffigurato con cifre, rivelerebbe il moto progressivo che ha avuto la economia germanica. A non voler considerare che lo sviluppo di questi ultimi anni, si ha che il valore del commercio esterno della Germania da 7650.8 milioni di marchi (m = 1,23 lire) nel 1897 (imp.: 4864.6 milioni; esp.: 3786.2) crebbe a 10618.5 (imp.: 5805.7 milioni; esp.: 4812.8) nel 1902. La importazione dei prodotti greggi per le industrie crebbe, corrispondentemente al grande sviluppo industriale — di cui è indice eloquente l'aumento della

popolazione addetta alle industrie, che nel 1872 rappresentava il 17.2 % della popolazione totale, nel 1902 il 37.4 — da 1767.3 milioni di marchi nel 1900 a 2559.6 nel 1902; la esportazione dei prodotti fabbricati crebbe, nello stesso periodo, da 2147.4 milioni di marchi a 3088.9.

Certo è che la prosperità germanica fu determinata dall'unità nazionale: quanto meno, questa permise di pensare a quella. Dal 1804 al 1866 il popolo tedesco non poteva sognare e combinare che preparativi politici o militari; nel 1870, realizzato l'Impero, le ambizioni, che la Germania di altri tempi aveva conosciute, ripresero il loro posto: la Germania delle città anseatiche e libere, la Germania trafficante, riappare dietro la Germania imperialista.

Ma se la unità politica e la posizione da essa acquistata nel mondo politico dopo il 1871 permisero alla Germania di rivolgere agli affari una somma di energia, di volontà e di mezzi che prima o non esisteva in misura sì grande o era rivolta a fini esclusivamente politici, altre condizioni permisero l'incremento di vitalità economica, che ora allarma alcuni paesi, specie l'Inghilterra e la Francia. E prima fra tutte la natura del popolo.

Gli ammirabili sforzi degli uomini di Stato tedeschi sarebbero falliti se non avessero avuto nelle loro mani il popolo tedesco, così mirabilmente dotato per l'intrapresa commerciale. È indubbiamente per la perfezione dei metodi in tutti i rami del traffico che la Germania si è elevata al primo rango dei popoli commercianti. Certo, la espansione commerciale germanica è dovuta anche alla espansione della razza: dal 1885

a oggi la popolazione è aumentata di circa 10 milioni di abitanti, e la emigrazione, che nel 1889 era stata di 220 mila, cioè del 4.86 p. 1000 abitanti, non fu nel 1899 che di 23.7 mila, cioè del 0.43 p. 1000. Ma più ancora concorsero efficacemente lo spirito di associazione, la istruzione pratica, il metodo scientifico applicato costantemente a tutto quanto riguarda l'industria ed il commercio.

Lo spirito di associazione si manifesta in varie forme. Associazioni quali (per non citare che la principale) l'*Alldeutscher Verband* (Unione di tutti i Tedeschi), sparse in tutto l'Impero, procurano che gli emigranti tedeschi conservino, se non la loro nazionalità, almeno lo spirito tedesco. Altre società, l'*Allgemeiner deutscher Schulverein* (Associazione generale scolastica tedesca), il *Deutscher Sprachverein* (Associazione per la lingua tedesca) ecc. si occupano di dirigere i Tedeschi verso i paesi d'oltremare, dove i loro compatriotti hanno formato vere colonie. Quest'azione a favore degli emigranti non è che una delle manifestazioni dello spirito di associazione, il quale si rivela nei sindacati, nelle unioni, nei *Kartells* che regolano ormai una parte non piccola della produzione e della vendita di molti prodotti, quali il ferro, l'acciaio, il carbone, i prodotti chimici, i filati di cotone ecc.

Superiore a molti paesi è poi la Germania rispetto all'istruzione. La nostra epoca si distingue forse più per i perfezionamenti che per le invenzioni, e il Tedesco perfeziona, inventa, sa adattare la sua produzione ai bisogni e alle esigenze di gusto, di economia, di comodità dei popoli coi quali vuol trafficare. Quindi rispetta gli usi locali, cerca di indovinarli, di sorprenderli, di accon-

tentare insomma, il più che è possibile, la propria clientela. Si potrebbero citare vari aneddoti a questo riguardo, i quali dimostrerebbero che mentre gli Inglesi trascurano di tenere nel debito conto le esigenze speciali dei popoli coi quali commerciano, e quasi mostrano di credere che i gusti e i bisogni altrui si devono adattare ai prodotti delle loro fabbriche, invece i Tedeschi fanno uno studio attento e continuo delle esigenze altrui e si sforzano di adattare a quelle la loro produzione.

Il metodo scientifico poi è quello che dà l'impronta alla espansione commerciale germanica: è un esercito permanente di uomini di scienza che ha concorso, molto più efficacemente di quanto comunemente si crede, a procurare i nuovi trionfi della Germania, non inferiori a quelli militari che le hanno procurato tanta gloria. Le industrie dello zucchero, del carbone, dell'acciaio sono tre esempi tipici, nei quali si vede come la Germania abbia applicato il metodo scientifico alla produzione industriale. Fino al 1870 la Francia ha il monopolio della produzione dello zucchero di barbabietola: poco dopo, la Germania si mette all'opera e nel 1882 ottiene in zucchero il 12 p. 100 del peso lordo, mentre i Francesi ricavano solo il 7 p. 100: questo risultato è ottenuto colla coltura razionale e con la selezione continua, le quali eliminarono le specie di minor rendimento. E così, dopo soli 12 anni di concorrenza, la Francia è spogliata dell'utile della sua scoperta. Il carbone e l'alcool riuniti furono trasformati dai lavoratori germanici in una infinità di prodotti, così da determinare una rivoluzione scientifica in tutte le arti applicate: nella

farmacia, nelle industrie chimiche, nella tintoria, nelle vernici ecc. Il mondo è stato inondato dalle aniline, fucsine, alizarine, antipirine, benzine germaniche. E su questo terreno la concorrenza ai prodotti inglesi e francesi fu notevole.

Come l'Inghilterra deve una parte non piccola della sua ricchezza al vapore e al ferro, così la Germania la deve all'acciaio e alla elettricità. I processi tecnici per ottenere l'acciaio non li ha inventati la Germania, come essa non fu la prima a studiare le pile e le macchine elettriche; ma essa ha saputo utilizzare tutto ciò più di altri paesi, e la sua produzione di acciaio, ad esempio, è oggi quadrupla di quella della Francia e rimane a breve distanza da quella dell'Inghilterra. Tutto ciò è dovuto allo studio paziente, minuzioso, instancabile, al quale non sfugge alcun dettaglio, e che nondimeno riesce a ricostruire l'insieme.

Pel commercio gli sforzi e l'opera scientifica non furono minori: il grande sviluppo dato allo insegnamento commerciale; le cure date alla diffusione della conoscenza delle lingue straniere e della geografia; la emigrazione dei giovani all'estero, specie in Inghilterra, per apprendervi la pratica commerciale, per conoscere la clientela; tutto questo fa del futuro commesso viaggiatore tedesco un conoscitore esatto dei processi tecnici, dei modelli, dei gusti, di tutti insomma gli elementi di un traffico attivo e crescente.

Certo, nel quadro luminoso della espansione industriale e commerciale della Germania non mancano le ombre, che dànno motivi a dubbi, a timori, a riserve circa il carattere di questa evoluzione. Essa è dovuta in gran parte all'opera dei privati singoli ed associati: ma lo Stato, da

un lato col protezionismo, dall'altro con oneri addossati alle industrie, specie per le assicurazioni operaie, è intervenuto, in misura non indifferente, a influire sull'andamento delle industrie. Per accennare solo agli effetti del protezionismo, è innegabile che vi sono industrie le quali, in causa di uno sviluppo esagerato, reso possibile anche da una protezione eccessiva, sono minacciate spesso da crisi. E non è da tacere che la ricerca dei mercati dove riversare il sovrappiù della produzione industriale diventa sempre più difficile. Ma non è detto che la politica commerciale della Germania, mediante la conclusione di trattati, non riesca a conservare e a rafforzare la posizione che il commercio tedesco ha già conquistato sul mercato mondiale. Certo è che la Germania quando, nell'ultimo decennio, ha visto i pericoli di un eccessivo protezionismo, seppe tornare indietro e contenere entro certi confini le bramosie smodate dei vincolisti, specie dei cosidetti « agrarî »; e questa tattica le si impone più che mai oggi, che si è accentuato il suo graduale passaggio da Stato agricolo a Stato industriale.

L'importanza e i progressi del commercio esterno della Germania, nel quale si rispecchia il progresso delle sue industrie, appaiono dalle cifre seguenti: Dal 1897 al 1902 la importazione dello *Zollverein* tedesco crebbe da 4864.6 milioni di marchi a 5805.7; la esportazione da 3786.2 milioni a 4812.8. Dal 1890 al 1902 la importazione di prodotti greggi per le industrie (indice eloquente dello sviluppo industriale) crebbe da 1767.3 milioni di marchi a 2559.6; quella dei prodotti fabbricati da 981 milioni a 1002.7; quella

delle derrate di consumo, corrispondentemente al carattere industriale che andava sempre più assumendo il paese, da 1397 milioni a 1968.6. Nello stesso periodo di tempo la esportazione di prodotti greggi per le industrie crebbe da 708.3 milioni di marchi a 1162.1; quella dei prodotti fabbricati da 2147.4 milioni a 3088.9; quella delle derrate di consumo, corrispondentemente al fatto suaccennato, scese da 470.7 milioni di marchi a 426.6. I principali articoli di importazione sono i cereali (di cui nel 1901 se ne importò per 658.5 milioni di marchi), il cotone (316.4 milioni), la lana (287.4), pelli e cuoi (228.3), legname (193.3), carbon fossile (177), bestiame (154.7), caffè (148.7), seta (132) ecc. I principali articoli di esportazione sono: articoli in ferro (di cui nel 1901 se ne esportò per 283.2 milioni di marchi), carbon fossile (262.6 milioni), ferro (234), cotonati (219.8), lanerie (212.6), zucchero (203.3), macchine (187.4), seterie (137.3), colori (127.1), pelli e cuoi (120.6), libri, carte geografiche ecc. (79.9).

§ 11. Italia.

L'*Italia*, divisa in tanti piccoli Stati e posta dai Trattati del 1815 sotto l'indiretto dominio dell'Austria, dal 1821 al 1870 fece replicati e vigorosi sforzi per ottenere unità ed indipendenza, elementi primi non solo di vita politica, ma di commerciale eziandio. Negli anni 1848-49 si ebbero rivolgimenti e guerre con esito poco felice, ma che lasciarono germi di futuri più prosperi avvenimenti. Luigi Napoleone da prima Presidente ed in seguito Imperatore, alleatosi all'Inghilterra, favorì lo spirito di nazionalità ed i principî di libero commercio, attribuendo grande prosperità alla Francia. Colla guerra di

Crimea, alla quale prese parte lo Stato Sardo, per previdente saggezza di Camillo Cavour (1854-56), Napoleone III e l'Inghilterra rintuzzarono le invadenti bramosie moscovite. Alla conclusione del Trattato di Parigi (1856) l'Italia sedette la prima volta fra le grandi potenze. Vittorio Emanuele II, che aveva raccolto la corona sabauda sui campi di Novara, consigliato da Cavour, si strinse in alleanza e parentela a Napoleone III. L'Austria nel 1859 invade il Piemonte, ma Italiani e Francesi collegati la respingono a Magenta e la fiaccano a Solferino e San Martino. Colla pace di Villafranca la Lombardia è annessa al Piemonte, e successive annessioni congiunsero all'Alta Italia Parma, Modena, Toscana, Bologna; ma Nizza e Savoia si erano dovute cedere alla Francia. Nel 1860, scoppiata la rivoluzione in Sicilia, i Mille guidati da Garibaldi sbarcano a Marsala, vincono i Borbonici a Calatafimi, occupano Palermo. Ingrossata di numero, la valorosa schiera vince a Milazzo, passa in Calabria, giunge a Napoli e lo occupa trionfante, proclamando Re Vittorio Emanuele. Compiute le annessioni delle Due Sicilie, delle Marche e dell'Umbria, il nuovo Regno veniva costituito e riconosciuto (1861) e l'unità d'Italia compiuta poi coll'annessione di Mantova e Venezia nel 1866 e coll'occupazione di Roma nel 1870.

In complesso, il commercio italiano, a differenza di quello di parecchi altri Stati, non ha avuto un movimento espansionista continuo, ma saltuario, spesso con risultati finali poco o punto concludenti, le perdite avendo superato, o quasi, i nuovi acquisti, e solo negli ultimi anni si è

avuto un progresso di qualche entità. Crisi monetarie e finanziarie, guerre di tariffe, avversità naturali, errori politici ed economici cospirarono ad impedire qualunque slancio veramente efficace, e a mala pena si riuscì talvolta a riparare qualcuno degli errori commessi, a compensare perdite gravissime incontrate per colpa di eventi e di uomini che non occorre ricordare.

Nel 1872 l'Italia, nelle esportazioni, superava la Russia di 332 milioni di lire, l'Austria di 204, l'Olanda di 185, il Belgio di 111; nel 1876 era ancora superiore al Belgio di 144 milioni, alla Russia di 142, all'Olanda di 106. Oggi, la nostra posizione relativa è sensibilmente peggiorata; per quanto le esportazioni italiane non siano, in cifra assoluta, diminuite e siano anzi aumentate, tuttavia ogni giorno cresce la distanza che ci separa dalle altre nazioni; ora, in questo campo, il non avanzare significa indietreggiare. Nel 1897 le esportazioni dell'Italia rimanevano al disotto di quelle del Belgio di 457 milioni, di quelle della Russia di 786, di quelle dell'Austria di 819, di quelle dell'Olanda di 2463: così, perdendo man mano terreno, o, se vuolsi, non guadagnandone in misura comparabile con quella degli altri paesi, l'Italia ha una esportazione media per abitante di poco più di 40 lire, contro 735 dell'Olanda, 260 del Belgio, 237 della Svizzera, 186 dell'Inghilterra, 92 della Francia, 89 della Germania, 86 degli Stati Uniti, 53 della Spagna, 48 dell'Austria.

La parte dell'Italia sui mercati esteri è adunque troppo limitata e non ha avuto uno sviluppo quale era richiesto dall'aumento della popolazione, dalla necessità di ottenere nuove fonti di

reddito per la economia nazionale, dai maggiori bisogni finanziari dello Stato. Certo, abbiamo aumentato le nostre vendite in Germania, in Austria-Ungheria, nella Svizzera, nell'Argentina, negli Stati Uniti, nel Brasile; ma con altri paesi o siamo rimasti, a un dipresso, alle stesse cifre, o abbiamo subìto perdite non lievi; cosicchè l'Italia non ha trovato ancor modo di prendere un posto importante nella lotta commerciale internazionale, adeguato allo sviluppo crescente della sua produzione.

Quello che si è fatto per dare impulso veramente vigoroso al nostro commercio di esportazione è stato finora piuttosto occasionale che organico; nè mancarono le contraddizioni, le incertezze, gli abbandoni. Lo Stato, ad esempio, creò otto agenzie commerciali, poi le soppresse; pensò alle borse di perfezionamento nella pratica commerciale all'estero, ma non organizzò i musei commerciali per la raccolta delle informazioni, non diede ai consolati quel carattere che vanno invece acquistando gli uffici consolari di altri paesi, quali la Francia, la Germania, gli Stati Uniti, il Belgio. Certo, l'azione dello Stato non può, non deve essere che sussidiaria ed indiretta, ma neppure ha da creare ostacoli con una politica commerciale incerta, non ha da lasciare il commercio nazionale in una condizione di inferiorità rispetto agli altri paesi per ciò che riguarda quelle informazioni che lo Stato solo, od almeno meglio e più prontamente dei privati, può procurarsi, non ha da negare quei provvedimenti di tutela che sono in suo potere. Così, in materia di tariffe ferroviarie e di trasporti in genere, sia terrestri che marittimi. di istruzione commerciale,

di ricerche tecniche e scientifiche, di agevolezze fiscali, di negoziati commerciali, l'azione dello Stato può essere di grande efficacia, quando sia guidata dal concetto di favorire la espansione economica del paese.

Ma quest'azione dello Stato deve accompagnarsi a maggior energia morale e a più conveniente indirizzo delle attività industriali: occorre una buona organizzazione commerciale di iniziativa privata. Già vi sono due Consorzi industriali per la esportazione che hanno reso servizi preziosi: il Consorzio industriale italiano per l'Estremo Oriente, formato a Milano nel 1893, e la Unione industriale italiana sôrta a Torino nel 1897; ma questo non basta: occorrono numerose case nazionali di esportazione, perchè il commercio di esportazione va organizzato in modo autonomo, avendo esso caratteri, bisogni, difficoltà specialissime.

Le seguenti cifre (in milioni di lire) dànno una idea del corso tenuto dallo sviluppo del commercio italiano dal 1871 al 1902:

		Importaz.	Esportaz.	Comm. totale
Media	**1871-75**	1181.5	1035.6	2217.1
»	**1876-80**	1189.8	1067.9	2257.2
»	**1881-85**	1306.8	1105.0	2411.8
»	**1886-90**	1389.5	952.1	2441.6
»	**1891-95**	1154.5	972.6	2127.1
»	**1896-1900**	1398.3	1223.1	2621.4
1901		1718.4	1374.4	3092.8
1902		1775.7	1472.4	3248.1

Nella importazione del 1902 le materie necessarie all'industria (importazione, il cui aumento è uno degli indici più espressivi del progresso dell'industria) entrarono per 1058.8 milioni (contro

694.1 nel 1895, con un aumento, così, del 52 p. 100), e nella esportazione quella dei prodotti fabbricati entrò per 309.5 milioni (contro 184.5 nel 1895, con un aumento, così, del 67 p. 100). I principali articoli di importazione sono: cereali (di cui nel 1901 se ne importò per 247 milioni), seta (165.6 milioni), cotone (158.1), carbon fossile (di cui nel 1901 se ne importò per 150 milioni di lire, essendo dal 1895 al 1901 tale importazione cresciuta di ben 947.5 mila tonnellate: altro indice eloquente dello sviluppo dell'industria italiana), ferro (di cui nel 1901 se ne importò per 71.5 milioni di lire), macchine (70.3), legname (59.9), pelli (54.8), prodotti chimici (53.8). I principali articoli di esportazione sono la seta (di cui nel 1901 se ne esportò per ben 433 milioni di lire), i tessuti di seta (75.5), i cotonati (53), uova (47.9), olio di oliva (45.7), solfo (41.2), vino (38.7), frutti (37.6), agrumi (24.3), marmi e alabastri (19.3), filati di cotone (18.4), bestiame (18.4), formaggi (17.5) (1).

§ 12. **Fatti economici che produssero lo sviluppo del commercio.** Potrà riuscire qui opportuna una rapida rassegna dei fatti economici che dal 1815 concorsero maggiormente allo svolgimento dei commerci.

Cessate le guerre napoleoniche fra i vari Stati europei, sorse una lodevole emulazione per

---

(1) Sul commercio e sullo sviluppo economico dell'Italia vedi: *Bollettino di Legislazione e Statistica doganale e commerciale*, pubblicato dal « Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio »; BODIO (L.), *Di alcuni indici misuratori del movimento economico in Italia*, Roma, Tipografia nazionale di G. Bertero, 1893; ORSI (Pietro), *Modern Italy*, London, 1899; TAYLOR (G. B.), *Italy and the Italians*, Filadelfia, 1898; VILLARI (Pasquale), *Lettere meridionali e altri Scritti sulla questione sociale in Italia*, Torino, 1885.

costrurre grandi e comode strade, fra le quali importantissima quella condotta attraverso le Alpi ed il Giura. Miglioramenti si ebbero pure nelle vie acquee, che avevano avuto nel passato tipi grandiosi in Lombardia, nel mezzogiorno di Francia, a Gotha, a Manchester.

L'Inghilterra conta circa 90 canali, dei quali 60, e fra essi il famoso Caledonio, furono costrutti fra il 1820 e il 1840. L'Olanda supera tutti gli altri Stati per numero e comodità di canali, e ciò in grazia della speciale condizione del territorio. Il canale del Nord, che pone in comunicazione Amsterdam direttamente con l'Oceano, venne finito nel 1825. In Svezia ed in Italia si eseguirono parecchie di tali opere, di guisachè dal 1815 al 1830 l'estensione di questi mezzi di comunicazione, sempre utili per il trasporto di merci pesanti non ricche e non frettolose, s'accrebbe anche dopo l'estendersi delle ferrovie, che ne scemarono in parte l'importanza. I fiumi pei quali si fa un più vivo traffico vennero rettificati, arginati, liberati da bassi fondi. Ciò si fece principalmente pel Weser, l'Oder, l'Elba, la Schelda, il Reno, la Senna, la Garonna, il Rodano ed il Danubio.

Somme enormi si spesero dai Governi per migliorare i porti, i quali, per l'azione delle ferrovie che vi accentrano il movimento commerciale, vanno sempre richiedendo nuovi e costosi miglioramenti. Connesse a queste dei porti furono le opere per l'illuminazione marittima, e nuovi fari, con apparecchi lenticolari appropriati, vennero eretti in tutti i punti pericolosi.

Il Mar Nero, aperto alla Russia dal Trattato di Kainardgi (1774), ed in seguito all'Austria dopo

il 1815, lo fu a tutte le nazioni che vi accorsero con numerose navi, vantaggiandosene tutti gli scali di quel mare e dell'Azoff.

Il commercio fra l'Europa e gli Stati Uniti comincia in questo periodo ad assumere quell'avviamento di progressivo accrescimento che popolò di navi l'Atlantico, ottenendo uno slancio ancor più grande coll'estendersi della navigazione a vapore, vantaggiandosene sopra ogni altra nazione l'Inghilterra.

Anche le Repubbliche Ispano-Americane, dopo aver costituita la loro indipendenza, cominciarono ad entrare nell'arringo commerciale, esportando i loro ricchi prodotti naturali ed importando i manufatti europei, con largo guadagno dei commercianti che primi intrapresero questi sconti.

Intanto il continente europeo veniva solcato da numerose ferrovie, che dovevano mutare completamente i precedenti metodi commerciali. Dopo l'Inghilterra, il Belgio, costituito a nazionalità separata dall'Olanda (1830), fu il paese ove le ferrovie si estesero con maggiore rapidità. Il suo esempio venne seguìto dalle altre nazioni, e quando scoppiarono i moti del 1848 la rete europea era di già considerevole. Anche l'America e specialmente gli Stati Uniti costrussero lunghi tratti di ferrovie, che nel 1856 ascendevano per l'Europa a chilometri 37 mila e per l'America a 34 mila, e così in totale chilometri 71 mila, con la spesa di 14 miliardi, somma che parve ed era gravissima, ma che doveva in pochi anni esser lasciata tanto addietro! Nel 1901 la lunghezza totale di tutte le ferrovie del mondo era di 816 mila chilometri,

così distribuiti fra le varie sue parti: America 410 mila; Europa 290.8; Asia 67.3; Australia 25.2; Africa 22.8. Pei vari paesi lo sviluppo della rete ferroviaria era il seguente: Stati Uniti 317.4 mila chilometri (superiore alla somma delle reti di tutti gli Stati di Europa!); Germania 52.7; Russia europea 51.4; Francia 43.7; Indie inglesi 40.8; Austria-Ungheria 37.5; Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda 35.5; Colonie Inglesi dell'America del Nord 29.4; Belgio 4.5; Danimarca 2.9; Spagna 13.3; Italia 15.8; Paesi Bassi 2.8; Portogallo 2.3; Romania 3.1; Serbia 0.5; Svezia e Norvegia 2; Svizzera 4; Turchia 1.6; Chilì 4.6; Cina 1.5; Giappone 8.1 mila chilometri. Ed il capitale investito nella rete ferroviaria mondiale viene estimato a 162 $^1/_2$ miliardi di lire.

Col moltiplicarsi delle ferrovie si perfezionava sempre più la loro costruzione, la potenza delle macchine locomotrici, la comodità dei veicoli, la sicurezza. Perfezionamenti non meno importanti si compievano nella costruzione navale e nella navigazione sostituendo al legno il ferro ed alle ruote a pale l'elica.

Steinheil, Wheatstone, Morse furono i primi a trasformare le scoperte scientifiche relative all'elettricità in apparati atti a trasmettere con tutta rapidità il pensiero a grandi distanze. La diffusione della telegrafia elettrica procedette lentamente fra il 1837 ed il 1848; dopo, assunse quello slancio che non si è più arrestato.

Nel 1850 si congiungeva con gomena sottomarina l'Inghilterra alla Francia, poi Italia a Corsica ed Africa; in seguito, dopo replicati tentativi, l'Irlanda a Terranova, ponendo l'America in comunicazione con l'Europa. Oggimai il telegrafo

elettrico si estende a tutti i punti più importanti del globo ed è divenuto uno dei più potenti ausiliari del moderno commercio.

§ 13. **Stati Uniti.**

Gli Stati Uniti, dopo che il trattato di Versailles (1783) ebbe riconosciuta la loro indipendenza, godettero di una completa pace che assicurò lo svolgimento della loro prosperità. Nel 1790 il primo censimento attribuiva a questo Stato 4 milioni circa d'abitanti. Il trattato di commercio, conchiuso con l'Inghilterra (1794) sul piede di una perfetta reciprocità, assicurò al traffico degli Stati Uniti il più ampio svolgimento. La guerra scoppiata fra l'Inghilterra e la Francia non arrestò il progresso economico degli Stati Uniti, i quali nel 1816 contavano 25 Stati con undici milioni di abitanti. Quando, ribellatesi le colonie spagnuole, si trattò di sottometterle, il Presidente Monroe in un *Messaggio* espresse quella dottrina che si chiamò dal suo nome e si compendia nel motto: l'*America è degli Americani.* La navigazione a vapore, le ferrovie, gli istituti d'istruzione d'ogni maniera, la produzione agricola, manifatturiera e commerciale fecero grandi progressi dal 1829 al 1840 in questa Repubblica, la quale aveva però in seno un tarlo roditore: la schiavitù. È noto quale terribile guerra nascesse fra gli Stati del Sud e del Nord per la sua abolizione. Ma gli Stati del Nord prevalsero dopo una lotta gigantesca, che durò tre anni e costò tre miliardi di dollari, ed una enorme strage di persone. Lincoln fu assassinato (1865), ma la guerra di secessione finì con la completa abolizione della schiavitù, apportando la prevalenza del sistema protettivo.

Dopo la guerra di secessione gli Stati Uniti fecero, sulla via del progresso economico-commerciale, passi giganteschi e presero, nella concorrenza internazionale, un posto che per gli Stati di Europa, e per la stessa Inghilterra, va diventando sempre più formidabile. I prodotti dell'industria americana hanno già incominciato ad invadere i mercati europei e più li invaderanno in avvenire. Una volta l'Europa riceveva dall'America quasi esclusivamente materie prime, specie cotone, legname, cuoio, rame e petrolio, e le popolazioni europee risentivano in tale importazione un beneficio e nessun danno.

Poi l'America cominciò a mandare in Europa, in proporzioni sempre maggiori, generi alimentari: grano, mais, carni d'ogni sorta e animali vivi; e questa seconda categoria di importazioni americane fu ricevuta, da parte degli Europei, con una approvazione meno unanime. Difatti, ne risultò un ribasso, in Europa, dei prezzi di tutte quelle derrate, e se la massa della popolazione potè trovarvi il suo tornaconto, gli agricoltori ne risentirono qualche danno: la rendita della terra ribassò, in tutti i paesi di Europa, sensibilmente; e se le importazioni americane non furono la causa unica di tale ribasso, furono però fra le cause di esso più apparenti. L'Inghilterra, seguendo le sue tradizioni e l'interesse della grande massa della sua popolazione, dedita alle manifatture, potè rimaner fedele al libero scambio; ma tutti i paesi del Continente europeo, sotto la pressione dei proprietari fondiari in essi strapotenti, e delle classi rurali in essi predominanti, cercarono rifugio nel protezionismo.

Ora si apre, nelle relazioni fra l'Europa e l'America, un terzo periodo, quello della invasione, o meglio, della minaccia d'invasione dell'Europa da parte delle manifatture degli Stati Uniti: minaccia, la quale suscita gravi problemi al di qua e al di là dell'Atlantico. Secondo le statistiche americane il commercio degli Stati Uniti ha preso da alcuni anni uno sviluppo enorme, ed è specialmente la esportazione quella che è aumentata in misura prodigiosa: nel 1900 essa superò la somma di 7390 milioni di lire, contro 6375 milioni nel 1899; e così, in un solo anno, un aumento di oltre un miliardo: nessuna nazione del mondo ha mai fatto un salto di questa natura. Le importazioni progredirono più lentamente: da 3995 milioni di lire nel 1899 salirono a 4145 milioni nel 1900, ciò che costituisce il mediocre aumento di 150 milioni, cioè del 4 p. 100.

Riassumendo, nel 1900 gli Stati Uniti esportarono merci per 3245 milioni di lire di più di quante ne hanno importate; essi hanno conservato in casa tutta la loro produzione di oro, ed anzi aumentato il loro *stock* aureo di 12 $^1/_2$ milioni di dollari venuti dall'estero. Inoltre, essi hanno approfittato della enorme eccedenza delle loro esportazioni per riscattare una parte dei titoli del debito pubblico americano e delle ferrovie e altre imprese americane che erano in mano degli Europei. Finalmente, non va dimenticato il fenomeno, manifestatosi in questi ultimi tempi, di case bancarie americane partecipanti alla emissione di prestiti pubblici in Inghilterra e in Germania.

Tre quarti, circa, delle esportazioni americane

sono destinate all'Europa. Ma la caratteristica principale dei tempi nuovi si è che la esportazione, come si è detto, comincia a comporsi in gran parte di prodotti manifatturati. Finora le manifatture americane di cotone prendono, anzichè quelle di Europa, la strada della Cina e dell'America del Sud; ma così non è dei prodotti metallurgici: l'Europa ne riceve per 25 milioni, cui bisogna aggiungere una rilevante importazione di macchine da cucire, di macchine da scrivere, di macchine agricole, di vetture per tranvie e vagoni per ferrovie, di automobili e biciclette, di strumenti e apparecchi scientifici, di orologi e pendoli. Un altro prodotto americano, poi, la cui esportazione in Europa ha fatto passi da gigante, è il carbon fossile, che da 22.7 mila tonnellate nel 1899 balzò, nel 1900, a 596.4 mila.

E così, gli Stati Uniti, dopo di avere inondato l'Europa di materie greggie nella prima metà del secolo XIX, poi di derrate alimentari nell'ultimo quarto del secolo, si dispongono a inondarla di manufatti nella prima metà del secolo XX. Or, l'Europa lascierà compiere questa invasione senza resistenza? Le spalancherà le porte o si sforzerà di arrestarla? Ricorrerà a qualche combinazione di ordine economico o politico per meglio resistere alla invasione dei prodotti industriali americani e per lottare contro tali prodotti anche sugli altri mercati del mondo?

Certo, l'industria americana gode oggi di numerosi vantaggi che presto le daranno la egemonia in un gran numero di rami di produzione, specie in quelli della meccanica. Gli 80 milioni

di Americani dispongono di un territorio più vasto di tutto l'Occidente di Europa, e che contiene ricchezze naturali molto meno sfruttate, anzi appena sfiorate o ancora intatte; per cui l'industriale americano è in condizioni assolutamente superiori o privilegiate in confronto dei suoi concorrenti europei. Egual cosa può dirsi dell'operaio americano, ben pagato, ben nutrito e vestito, esente dal servizio militare, abituato ad adattarsi a tutti i nuovi processi industriali. Epperò, per un certo tempo — se non un secolo, pongasi mezzo secolo — finchè il loro territorio non avrà popolazione più densa, e finchè le ricchezze naturali del suolo e del sottosuolo saranno anche in gran parte vergini, gli Stati Uniti godranno, in confronto dei concorrenti di Europa, di una supremazia certa nella grande industria. Intanto, è quasi sicuro che i prodotti dell'America si presenteranno sui mercati di Europa in quantità sempre maggiori e a prezzi sempre più bassi.

A dare una idea della rivoluzione, in questi ultimi tempi, nel movimento commerciale degli Stati Uniti, valgano i seguenti dati che togliamo da un quadro pubblicato dal *Banker's Magazine* di Washington del movimento netto delle merci e delle specie metalliche nel decennio 1891-1900. Nei primi cinque anni, 1891-95, la esportazione netta (vale a dire, la eccedenza delle esportazioni sulle importazioni) di merci e di argento fu di 594 milioni di dollari, e una esportazione di oro di 250 milioni di dollari fu sufficiente per far fronte al pagamento dei debiti contratti dagli Stati Uniti al di fuori. Durante questo primo periodo, una eccedenza media delle esportazioni inferiore a 170

milioni di dollari è parsa bastevole a tutte le esigenze. Per contro, nel secondo periodo, 1896-1900, gli Stati Uniti esportarono, in più delle importazioni, per 2500 milioni di dollari fra merci e argento, e importarono 207 milioni di dollari in oro, d'onde una eccedenza effettiva di esportazioni di 2354 milioni di dollari, ossia una media di oltre 470 milioni all'anno, con un aumento, rispetto al quinquennio precedente, di 300 milioni di dollari all'anno.

Ad arrestare la concorrenza americana si è invocata più volte, e da uomini appartenenti a partiti e paesi diversi, una coalizione degli Stati dell'Europa centrale o continentale o, qualora l'Inghilterra ricorresse alla federazione imperiale, addirittura una specie di federazione economica, di *Zollverein* europeo, che abbraccierebbe 390 milioni di consumatori contro un mercato di 80 milioni, quanti ne contano ora gli Stati Uniti, e che avrebbe forse per risultato finale di addurre alla formazione di quegli « Stati Uniti di Europa », ai quali Victor Hugo, nella *Légende des siècles*, scioglieva primo un inno immortale. I poeti non furono però i soli a preconizzare la federazione economica e politica dell'Europa. Si narra, storia o leggenda, che perfino un imperatore, Guglielmo I di Germania, dicesse un giorno al conte di Parigi: « non dovrà trascorrere mezzo secolo che gli Stati europei si confedereranno per poter strenuamente far fronte alla perenne minaccia degli Stati Uniti di America »; e della profezia imperiale dovevano certo ricordarsi il conte Goluchowsky, il Molinari, il Leroy-Beaulieu, il Waltershausen di Strasburgo, il Suers, il Brentano, il Wolf, il Kanitz, il Wendt-

laud, i quali tutti con varia fortuna propugnarono la « Lega doganale europea » con dazi puramente fiscali, destinata a preparare l'unità politica dell'Europa, come lo *Zollverein* del 1833 preparò l'unità tedesca che allora sembrava non meno utopistica della prima.

Il provvedimento — dice un recente scrittore (1) — sarebbe efficace qualora fra i vari Stati di Europa si potesse attuare quella libertà degli scambi che ora esiste fra i 53 Stati che compongono la Federazione americana del Nord, superiore a quella che esiste fra gli scambi delle nostre stesse città, così da non richiedere contro di essa tariffe differenziali; dappoichè lo sviluppo dei fattori produttivi che deriverebbe ai paesi europei dalla soppressione delle barriere doganali sarebbe tale da convincere ogni concorrenza transatlantica. Ma purtroppo le odierne tendenze della politica commerciale non sono punto favorevoli a simile movimento, e gli agrari di ogni nazionalità, lungi dal rivendicare l'adozione di una politica liberista, si preparano ad erigere sulle rovine del regime dei trattati il regime delle tariffe autonome, ignari che le convenzioni del 1892-93, alla cui ombra si svolsero per 12 anni felici gli scambi dell'Europa, una volta lacerate, non si potranno rifare senza incalcolabili difficoltà. E così l'Europa, invece di provvedere alla difesa comune contro la superba, intemperante energia dell'industria nord-americana che, da niuna rivalità politica distrutta, d'ogni arditezza accesa e in ogni sua accensione

---

(1) F. Flora, *Il pericolo americano*, nella *Riforma sociale*, 1902, p. 467.

recante la fede orgogliosa della sua forza, muove all'assalto dei nostri mercati, si allontana sempre più da quelle condizioni che potrebbero, non solo salvarla, ma accrescerne, con la capacità produttiva, la potenza politica da quella indissolubile. Tedeschi, Austriaci, Ungheresi, Italiani, Svizzeri, Russi, l'« un contro l'altri armati », preparano nascostamente tariffe doganali che distruggeranno simpatie politiche ed interessi economici e che, impedendo ogni estensione del mercato, arresteranno qualsiasi progresso dell'industria, ogni specializzazione della produzione, ogni sviluppo intensivo del commercio e della popolazione, indispensabile a sostener l'urto della concorrenza transatlantica ed a foggiare la prosperità e la grandezza dei popoli (1).

§ 14. Altri Stati dell'America.

L'esempio dato dagli Stati Uniti aveva destato nelle popolazioni dell'America del mezzogiorno la speranza di poterlo imitare. L'occasione propizia si presentò quando Napoleone sostituì ai Borboni suo fratello Giuseppe come re di Spagna. L'America spagnuola si ricusò di accettare questo messaggio (1809) e nelle varie Capitanerie si

(1) Sugli Stati Uniti e sul loro commercio vedi: Adams (Henry), *History of the United States of America*, 9 vols., New York and London, 1891; Bryce (James), *The American Commonwealth*, 2 vols., New York, 1885; Chapman, *History of Trade between the United Kingdom and the United States*, London, 1899; Judson, *The Growth of the American Nation*, London, 1897; Rousiers (P. de), *La vie américaine: Ranches, Fermes et Usines*, Paris, 1899; Taussig, *Tariff History of the United States*, New York, 1893; Whitney, *The United States*, New York, 1890; Wright, *The Industrial Revolution of the United States*, London, 1897.

formarono Giunte, che da prima si affermavano favorevoli ai Borboni, ma che al postutto miravano all'indipendenza. Il movimento insurrezionale scoppiò a Caracas, formandosi la Confederazione del Venezuela (1810); seguì Bogota proclamando l'indipendenza della Nuova Granata. Anche al Messico si ebbero moti insurrezionali, ma furono repressi (1811-1817). Il generale spagnuolo Monteverde assale le nuove Repubbliche conquassate da terremoti; si viene a patti; si concede una Costituzione che è ben presto violata dagli Spagnuoli. Allora Simone Bolivar proclama la rivoluzione e la solidarietà d'ogni parte d'America nell'opera del suo riscatto. Ferdinando VII spedì con 10.000 soldati Morillo che sulle prime riuscì vittorioso (1816); ma Bolivar con meravigliosa costanza tien fronte al nemico e finisce con vincerlo a Boyaca (1819). Nuova Granata e Venezuela formano gli Stati liberi di Colombia, proclamando presidente Bolivar (1824). Questo eroico promotore dell'indipendenza della sua patria aiutò Saint-Martin, che già aveva liberato il Chilì, a liberare il Perù. Con le battaglie di Junin e di Ayacucho, vinte da Bolivar, la dominazione europea ebbe fine nel Perù, la cui parte interna e più elevata prese il nome del suo liberatore (1826).

Il Vicereame di Buenos Aires aveva dichiarato al Congresso di Tucuman l'indipendenza degli Stati Uniti del Rio de la Plata, ma non riuscì a comprendervi tutte le provincie che componevano il Viceregno. Sorsero quindi la Confederazione Argentina, la Repubblica orientale dell'Uruguay e quella del Paraguay. Ugualmente la Capitaneria di Guatimala, appena formata la Confederazione

degli Stati Uniti dell'America centrale (1821), si ripartì in seguito nelle cinque Repubbliche di Guatimala, Salvador, Honduras, Nicaragua e Costa Rica (1839).

Questa immensa estensione di territorio, che la Spagna aveva al tempo delle scoperte invasa in pochi anni, fu pure in pochi anni per essa interamente perduta.

La *Repubblica Argentina,* dopo aver iniziata nel 1810 la sua lotta d'indipendenza, dopo una lunga serie di rivolte interne accompagnate da continue mutazioni di governo, si diede nel 1860 una costituzione stabile, che rese possibile un continuo progresso economico, favorito ancora da una forte immigrazione di Europei, specie di Italiani. Il valore del suo commercio esterno da 190 milioni di *pesos* d'oro (peso = 5 lire), nel 1893 crebbe a 281.6 nel 1901, di cui 113.9 all'importazione e 167.7 all'esportazione (articoli principali: cereali, lane, pelli, carni) (1). — L'*Uruguay*, già parte del vicereame di Spagna, poi provincia del Brasile, e costituitosi in repubblica indipendente nel 1825, ma in stato di continua rivolta e di lotte intestine, fornisce, come la Repubblica Argentina, specialmente prodotti animali. La sua esportazione, che nel 1901 ebbe un valore di 27.7 milioni di *pesos* (p. = 5.44 lire), è rappresentata specialmente da lana, pelli e carni. — Il *Paràguay*, sino al 1758 sotto il governo dei Gesuiti, che ne avevano fatto un

(1) Sulla Repubblica Argentina vedi: Akers, *Argentine, Patagonian and Chilian Sketches*, London, 1893; Diareaux, *Buenos Aires, la Pampa et la Patagonie*, Paris, 1878; Turner, *Argentina and the Argentines*, London, 1892, Wiener, *La République Argentine*, Paris, 1899.

paese comunista, poi sotto l'amministrazione spagnuola, emancipatosi da questa nel 1814, dopo aver avuto, sotto i suoi due primi Presidenti, un periodo di notevole progresso economico, dopo essere stato dalla infelice guerra col Brasile e coll'Argentina (1865-70) condotto all'orlo della rovina, vide in questi ultimi tempi migliorate alquanto le sue condizioni economiche specialmente in seguito ad una forte immigrazione di Tedeschi e di Italiani. La sua esportazione, che si aggira intorno ai 15 milioni di lire, consta essenzialmente di tè, pelli, legname, tabacco. — Le cinque suindicate repubbliche dell'America centrale, paesi quasi esclusivamente agricoli (e di una agricoltura ancora molto estensiva) esportano essenzialmente caffè, riso, banani, pelli, salsapariglia (dal Guatemala e dall'Honduras), noci di cocco, pelli. — Il *Venezuela*, formatosi a repubblica indipendente nel 1830 per secessione degli altri membri dello Stato libero fondato da Simone Bolivar entro ai limiti della colonia spagnuola della Nuova Granata, dopo esser rimasto a lungo, malgrado le sue ricche risorse naturali, in condizioni economiche e commerciali arretrate, presenta da qualche tempo segno di un certo risveglio. Nel 1895-96 il valore della sua esportazione fu di 111.4 milioni di bolivar (b. = 1 lira). Il principale articolo di esportazione è il caffè, che viene spedito specialmente in Francia, in Germania, negli Stati Uniti e in Italia; vengono in seguito il cacao, l'olio di copaibe, la scorza di china, i cappelli di paglia, i pellami ecc., ed anche metalli preziosi. — La *Colombia*, che pure ha ricchezze naturali, specie minerarie, invidiabili, vede il

suo commercio ridotto quasi al nulla dal suo stato di anarchia continua, d'onde un disordine economico e finanziario che vi ha fatto scendere il valore del *peso* di carta (chè la moneta metallica vi è da tempo scomparsa affatto) da 5 lire a 15 centesimi. — Il *Chilì*, già di buon ora avviato sulle vie del progresso da una numerosa popolazione di origine europea, scosse nel 1826 la dominazione spagnuola. Condizioni interne ordinate favorirono la prosperità economica, accresciuta poi ancora dalla vittoriosa lotta col Perù e colla Bolivia, avendo il Perù dovuto cedere al Chilì i ricchi depositi di salnitro del deserto di Atacama. Questo sviluppo non sembra sia stato arrestato dai recenti torbidi interni, ora finiti. L'industria è ancora nell'infanzia, ma il traffico è notevolmente cresciuto; al che contribuì un notevole sviluppo della viabilità, dei telegrafi, delle ferrovie, delle linee di navigazione. Il valore del suo commercio esterno da 126.4 milioni di *pesos* (p. = 1.91 lire) nel 1893 crebbe a 301.1 nel 1901, di cui 167.6 milioni all'esportazione (rappresentata per ben 118.8 milioni da nitrati). — La *Bolivia*, separatasi, come repubblica indipendente, nel 1825 dal vicereame spagnuolo del Perù, non potè, causa i continui torbidi politici, economicamente progredire, e dovette perfino lasciar decadere la sua industria mineraria, un giorno così fiorente, e che solo ora va lentamente progredendo. Il valore della sua esportazione fu nel 1901 di 37.5 milioni di boliviani (b. = 2.20 lire); il primo posto vi è tenuto dall'argento; vengono poi lo stagno, il caoutchouc, il bismuto, il rame.

Il *Brasile*, passato dal Portogallo alla Spagna

(1580), occupato in seguito dall'Olanda (1622-30), era ritornato al Portogallo (1651) mediante l'indennità di 8 milioni di fiorini. La scoperta di miniere d'oro e di diamanti vi destò la smania di sùbiti guadagni, dannosa alla coltura delle terre ed all'esercizio delle arti. Pombal monopolizzò in tre Compagnie tutto il commercio del Brasile (1755-1759). Quando i Francesi invasero il Portogallo, Giovanni VI fissò la sua residenza a Rio de Janeiro (1808); sopprimendo monopoli ed accordando libertà di commercio e di navigazione, spinse quel paese sulla via di grandi progressi. Nel 1815 il Brasile fu costituito a regno, ma ben presto vi scoppiarono moti insurrezionali, i quali finirono con la proclamazione di Pietro I imperatore del Brasile (1822), e la completa separazione dal Portogallo. Giovanni VI rinunciò alla sovranità del Brasile in favore del figlio che, dopo aver fatto compiere a questo paese grandi progressi, abdicò nel 1830 in favore di D. Pedro II, che regnò a sua volta pacificamente e lodevolmente sino al 1889, compiendo grandi riforme, fra le quali quella dell'abolizione della schiavitù (1888). Attualmente questo Stato è costituito in Confederazione degli Stati Uniti del Brasile, essendosi proclamata l'abolizione della monarchia (16 novembre 1889). — Il paese, essenzialmente agricolo e dato all'allevamento del bestiame ed alla pastorizia, contiene però grandi ricchezze minerarie, che ora appena cominciano ad essere sfruttate; l'industria è, nel suo complesso, ancora molto arretrata, sebbene un certo sviluppo presentino quella dello zucchero, della distillazione, della birra, della conceria. Il commercio esterno, esercìto essenzial-

mente da case europee, ebbe nel 1901, alla esportazione, un valore di 860.8 milioni di milreis di carta (m. di carta = 0.84 lire); articoli principali di esportazione: caffè (la cui produzione rappresenta i $^2/_5$ della produzione totale del globo), zucchero, gomma elastica, cotone, tabacco, *maté*, cacao, pietre preziose, droghe ecc. (1).

Nel *Messico*, dopo la repressione dei moti del 1810, Agostino Iturbide bandisce la rivolta e si fa proclamare imperatore (1821-22), ma è fucilato da Sant'Anna (1824). Seguì una serie dolorosa di insurrezioni e *pronunciamientos*, durante la quale gli Stati Uniti si impadronirono del Texas e della California (1845). Francia, Spagna, Inghilterra, temendo che la Confederazione finisse con occupare interamente il Messico, sotto pretesto di offese ricevute ed indennizzi dovuti, deliberarono l'intervento armato, che venne eseguito nel 1861. Ma Spagna ed Inghilterra, avendo ottenuto ciò che desideravano, si ritirarono dall'arringo. Allora Napoleone III delibera l'occupazione del Messico, che è eseguita dal generale Forey (1863). Benito Juarez fugge a S. Luigi di Potosi; Massimiliano d'Austria è proclamato imperatore, carica che sventuratamente accetta, malgrado le opposizioni degli Stati Uniti, facendo pagare dal Messico alla Francia per indennità 80 milioni di lire (1864). Dopo un breve regno i Francesi si ritirano; Massimiliano è fucilato (1867). Juarez risale alla presidenza del Messico; gli Stati Uniti si

(1) Sul Brasile vedi: Levasseur (E.), *Le Brésil*, Paris, 1899; Smith (H. H.), *Brazil, the Amazon and the Coast*, London, 1880; Gallenga (A.), *South America*, London, 1880.

congratulano del trionfo della dottrina di Monroe.

Il commercio, quasi tutto nelle mani di Europei, specie di Francesi e di Tedeschi, si è negli ultimi decennî avvivato, non mai, però, in proporzione delle ricche risorse, specialmente minerarie, che il paese possiede. Occupazione principale è l'agricoltura, che però è molto arretrata e a mala pena sopperisce ai bisogni della popolazione. Nel 1901 il valore della esportazione fu di 142.6 milioni di *pesos* d'argento (p. = 5.43 lire) di cui 114.9 rappresentati dalla esportazione verso gli Stati Uniti; articoli principali: metalli preziosi (di cui nel 1901 se ne esportò per 69.5 milioni di p.), le fibre di agave o *henequen* (20.4 milioni di p.), il rame (10.9), il caffè (6.9) ecc. (1).

§ 15. **Cina.**

Vere guerre commerciali furono quelle che l'Inghilterra dovette rompere alla *Cina*, che rappresenta il più vasto ed importante mercato del mondo. Quest'impero era stato conquistato dai Tartari (1648) che vi fondarono una loro dinastia, la quale ebbe sempre la più grande diffidenza verso lo straniero, procurando che i Cinesi avessero il minor possibile contatto con altre nazioni. Le notizie più copiose intorno alla Cina ci vennero date dai Gesuiti, che per qualche tempo vi furono tollerati. Pietro il Grande spedì ambascierie in Cina per chiedere

(1) Sul Messico vedi: Brocklehurst, *Mexico To-day*, London, 1883; Chevalier (Michel), *Le Mexique ancien et moderne*, Paris, 1886; Conkling (Howard), *Mexico and the Mexicans*, New York, 1883; Griffin, *Mexico of To-day*, New York, 1886; Routier, *Le Mexique de nos jours*, Paris, 1895.

libero commercio, ma non ottenne che concessioni molto limitate di traffico, il quale doveva aver luogo per la via Maimarin-Kiahta e consistere principalmente in pelliccie, rebarbaro e panni (1720). Il Portogallo seguì l'esempio della Russia ed ottenne facoltà di trafficare per via di mare, ponendo sede a Macao. Lievi concessioni ottennero pure gli Olandesi e gli Inglesi (1796). Lord Amhest nel 1815 ottenne che il traffico inglese avesse luogo per Canton, ma con un numero limitato di commercianti detti Hong e per un determinato tempo soltanto. La Russia intanto andava svolgendo gradatamente i suoi traffici terrestri con la Cina, importandovi, oltre le pelliccie della Siberia, panni, velluti, tele, cuoio, cristallerie, cani da caccia e ricevendone cotone, tè, seta, porcellane, canne di bambù, avorio lavorato, fiori artificiali, riso, musco, inchiostro, carta, materie coloranti e pelli di tigre. I Cinesi poi, malgrado la proibizione loro fatta di lasciar l'Impero Celeste, si disseminarono in ogni popolo o centro della Malesia, del Siam, dell'Annam, accorrendo in gran numero a Singapore appena essa venne fondata e proclamata portofranco dagli Inglesi (1820), palesando ogni dove una speciale attitudine per il commercio.

La merce, che nei traffici della Cina divenne di peculiare importanza, specialmente per gli Inglesi, si fu il tè, importato per la prima volta in Europa dagli Olandesi nel 1610. Gli ambasciatori russi ne presentarono allo Czar (1638) e la Compagnia delle Indie a re Carlo II poche libbre (1664) come di prodotto preziosissimo. Le importazioni del tè in Inghilterra andarono in seguito sempre crescendo e l'uso di tale

bevanda, favorito da prezzi più moderati, si diffuse talmente da divenire per quelle popolazioni di assoluta necessità. Nel 1837 già se ne importavano nel Regno Unito 51 milioni di libbre, ricavandone la finanza 75 milioni di franchi.

Tè e seta dovevano pagarsi dagli Inglesi con verghe d'oro e d'argento e ciò rendeva difficili i traffici. Allora la Compagnia delle Indie pensò di supplire al difetto di merci d'importazione, introducendo in Cina l'oppio che si produceva in India in grande quantità e d'ottima qualità, e del quale i Cinesi erano avidissimi. La coltura del papavero, dal quale si trae l'oppio, venne introdotta in India dai sultani Gasnevidi e prosperò specialmente a Malwa, Patna e Benares. Gli Arabi ne trasportavano a Malacca ed i Cinesi di ritorno dai porti indiani ne caricavano le giunche. Agli incanti di Calcutta nel 1795 se ne vendettero 1000 casse di circa 50 chilogrammi ed al prezzo di franchi 6000 ciascuna. Nel 1829 se ne esportavano di già 7000 casse. L'Inghilterra organizzò regolarmente questo traffico, traendone largo guadagno; e l'uso dell'oppio si diffuse rapidamente fra i Cinesi, divenendo per essi necessario, come per gli Europei il tabacco ed il caffè. Il Governo cinese, vedendo come il traffico dell'oppio liberasse gli Inglesi dall'obbligo di importare metalli preziosi ed accrescesse i contratti commerciali, rendendo desiderate per i Cinesi le relazioni con gli stranieri accrescendone l'influenza, incominciò a porvi ostacoli, prendendo a pretesto i danni che l'abuso dell'oppio recava alle popolazioni. Ma questi danni non pare fossero poi molto più gravi di quelli che arreca nelle popolazioni occidentali l'abuso dell'acquavite

e di altre bevande fermentate. Pure, nella contestazione fra Cina ed Inghilterra parve a molti che l'equità e la moralità fossero dalla parte della prima, che proibiva l'introduzione di questo narcotico. Tale proibizione impedì il commercio legale, ma accrebbe il contrabbando e la produzione dell'oppio in Cina, che è abbondante specialmente nell'Iunnam, ove non fu mai dal Governo contrastata.

Il traffico di contrabbando si era tanto più facilmente sistemato dacchè i mandarini e tutti gli altri impiegati erano i primi a dar l'esempio di fumar l'oppio, tollerandone l'introduzione, come di prodotto necessario. Nel 1838 se ne introdussero 4.375.000 libbre, pel valore di 107 milioni. L'imperatore diede ordine ad un suo alto commissario di far cessare il traffico dell'oppio, del quale si distrussero ben 20.000 casse, promettendo di indennizzarne i proprietari. Elliot lasciò fare, riconoscendo che la merce era di contrabbando, ma il suo contegno venne disapprovato dal Governo inglese, il quale, dopo inutili tentativi, ruppe guerra alla Cina (1840). La superiorità della marina inglese non tardò a palesarsi: le giunche della flotta imperiale vennero incendiate od affondate; distrutti i forti che i Cinesi reputavano inespugnabili; bloccato Canton; sforzato il passo del fiume Azzurro (1840-42). La Cina, vedendo di non poter resistere, scese ad accordi con Poltinger, obbligandosi a pagare un'indennità di guerra di 21 milioni di dollari, aprir cinque porti al commercio europeo, cedere Hong-Kong agli Inglesi (1842). Ricominciò tosto legalmente il traffico dell'oppio, del quale in soli cinque mesi del 1844 se ne introdusse per

27 milioni di franchi. L'imperatore offerse alla Compagnia 74 milioni di annua indennità, con che cessasse dal traffico dell'oppio. La proferta non fu accettata, osservando la Compagnia che, quand'anco si fosse interdetto tale commercio, era così viva la domanda che i Cinesi facevano di tale prodotto, e l'uso ne era così esteso, che vi sarebbe stato ugualmente introdotto o per via di terra o per via di mare, per contrabbando, anche dai medesimi mercanti cinesi. Da questi contrasti nacque una serie di provvedimenti odiosi e violenti da parte del Governo imperiale che, nel suo odio per gli stranieri, ebbe l'imprudenza di estendere le persecuzioni anche ai Francesi ed agli Americani del nord. Quindi nuova guerra scoppia nel 1857: dopo un seguito di non difficili trionfi, Inglesi e Francesi giungono sotto le mura di Pechino, ove con i cannoni in batteria imposero all'imperatore il trattato del 1860. Da quell'anno, gli ambasciatori europei si installarono nella capitale dell'Impero, che mandò pure i suoi rappresentanti presso le principali Corti straniere.

In questi ultimi anni l'ingerenza dell'Europa negli affari interni della Cina si affermò ancor maggiormente, specie dopo l'infelice guerra col Giappone, ma più specialmente dopo che la rivolta dei *Boxers*, le stragi dei cristiani, l'uccisione dell'ambasciatore tedesco a Pechino, l'assedio delle ambasciate estere, l'insurrezione, insomma, contro l'elemento europeo ebbero provocato l'intervento in Cina delle grandi potenze di Europa, degli Stati Uniti e del Giappone, in seguito al quale la Cina dovette obbligarsi a pagare una forte indennità ed a cedere (nomi-

nalmente, in affitto) alla Russia Porto Arthur (oltre al diritto di condurre attraverso alla Manciuria un ramo della sua ferrovia transiberiana), all'Inghilterra il porto di Wei-Hai-Wei, alla Germania la baia di Kiaotschau, alla Francia quella di Kwang-Chou-Wan. Il lavoro di penetrazione compiuto da vari Stati nella Cina è troppo recente e troppo noto perchè vi sia bisogno di delinearlo, sia pure sommariamente. Attualmente l'Impero Cinese è sorvegliato da tre parti da altrettante potenti nazioni: a nord dalla Russia, a est dall'Inghilterra, a sud dalla Francia; ma queste due nazioni sono alla loro volta sorvegliate da due Stati attivi e intraprendenti: dagli Stati Uniti, la cui flotta può in 20-25 giorni attraversare il Pacifico, e dal Giappone, il quale, aperto da non più di cinquant'anni al commercio europeo, ha fatto, come sarà mostrato più avanti, passi grandiosi sulla via della civiltà e, forte della sua alleanza coll'Inghilterra, persiste nel voler esercitare in Cina una influenza determinante.

Ma se gli eventi di questi ultimi decennî da una parte sminuirono la potenza politica della Cina, dall'altra, col rompere quello stato di isolamento, anzi, di clausura in cui essa si era per secoli e secoli mantenuta e col metterla a forzato contatto con altri paesi, anche ne destarono l'attività commerciale. E così, il valore del suo commercio esterno da 214.1 milioni di *taels* (t. = 3.28 lire) nel 1890 (importaz.: 127 milioni; esportaz.: 87,1) crebbe a 529.4 nel 1902 (importaz.: 315.3 milioni; esportaz.: 214.1, di cui 107.8 dal porto di Sciang-hai, 36.6 da quello di Canton, 8.7 da quello di Niu-ciuang, 5.9 da quello di Lappa, 5.7 da quello di Tien-zin). I principali

paesi di provenienza sono, in ordine di importanza, Hong-Kong, la Gran Bretagna, il Giappone, l'India britannica, gli Stati Uniti, il Continente europeo; le principali destinazioni sono, parimente in ordine di importanza: Hong-Kong, il Continente europeo, il Giappone, gli Stati Uniti, la Gran Bretagna, Macao. Le principali importazioni sono i filati indiani, l'oppio, i tessuti di cotone; le principali esportazioni sono: la tela greggia, il cotone greggio, il tè, pellicce e pelliccerie, pelli bovine.

La questione dell'oppio si complicò in Cina con quella del trasporto dei *Caolies,* che in via di contrabbando si effettua principalmente da Macao, essendo la emigrazione proibita. Tali trasporti offrono larghi guadagni ma presentano pure grandi pericoli, perchè molti di questi emigranti, arruolati specialmente fra i fumatori d'oppio, dolendosi durante il viaggio di aver lasciato il loro paese, rompono a ribellioni, a stragi ed a saccheggi, dei quali fatti si hanno frequenti e dolorose ripetizioni.

L'operaio cinese, laborioso e sobrio, venne dapprima ricercato nei paesi ove si aveva scarsezza di braccia e si dovevano compiere grandi lavori. Però gli operai indigeni, vedendosi fare una concorrenza invincibile, reagirono contro i lavoratori cinesi, che vennero per legge esclusi da parecchi Stati. L'attuale emigrazione della Cina ascende a circa 80.000 individui all'anno. Il Cinese non è un colono, ma uno sfruttatore, che dopo aver lavorato qualche tempo all'estero, appena ha radunato un discreto peculio, ritorna al proprio paese, del quale è appassionato. Questa circostanza trattiene molti Governi, che possie-

dono vasti territori e mancano di braccia, dall'importarvi Cinesi, che tornerebbero utili come lavoratori, ma che non possono fondersi con le popolazioni indigene (1).

§ 16. **Giappone.**

Le prime notizie sul *Giappone*, Niphon, si ebbero da Marco Polo, che lo visitò sul finire del XIII secolo. Il portoghese Mendez-Pinto vi fu spinto da un naufragio nel 1541, ed essendovi stato ben accolto vi ritornò nel 1543 con parecchi missionari Gesuiti. Questi seppero talmente adoperarsi che già avevano nel Giappone 200 chiese e 150.000 cattolici. Ma l'alterigia portoghese, l'intolleranza religiosa ed i maneggi degli invidiosi Olandesi, allora in guerra con la Spagna, dalla quale dipendeva il Portogallo, provocarono l'espulsione dei Portoghesi e dei Gesuiti (1585). Gli Olandesi riuscirono così ad avere per qualche tempo il monopolio del commercio giapponese, sebbene non potessero soggiornare se non nell'isola di Irsima o Decima. Nel 1699 penetrarono nel Giappone gli Inglesi; nel 1602 gli Spagnuoli dalle Filippine, accompagnati da missionari Fran-

(1) Sulla Cina odierna vedi: Bastian, *Die Völker des östlichen Asiens*, Jena, 1866-71; Beresford (Lord C.), *The Break-Up of China*, London, 1899; Carli (Mario), *Il Ce-Kiang*, *Studio geografico economico*, Roma, 1899; Gorst (H. E.), *China*, London, 1899; Gundry, *China and her Neighbours*, London, 1895; Huc (Abbé E. R.), *L'empire chinois*, Paris, 1882; Johnston, *China and its Future*, London, 1899; Krause (A.). *China in Decay*, London, 1898; Reclus (Elisée), *Nouvelle géographie universelle*, tome VII, Paris, 1882; Simon (Consul E.), *L'agriculture de la Chine*. Paris, 1872; Temple (Sir R.), *Population Statistics of China*, nel *Journal of the Statistical Society*, vol. 48, 1885; Vladimir, *The China-Japanese War*, London, 1895.

cescani, e dopo questi nuovamente i Gesuiti. Si ricadde nei medesimi errori, che nel 1639 apportarono nuove espulsioni, segretamente provocate da suggestioni degli Olandesi che vi rimasero alla loro fattoria di Hirado. Per poter esercitare il commercio al Giappone gli Olandesi dovettero assoggettarsi a formalità umilianti ed a severa sorveglianza. Per quasi due secoli gli Olandesi poterono avere il monopolio di questo commercio, senza però potervi dare largo impulso per le restrizioni loro imposte e perchè i Giapponesi non erano molto proclivi alla esportazione dei loro prodotti.

Dopo il 1815 gli Olandesi avevano ripreso il loro privilegiato traffico, dal quale cercavano allontanare le altre nazioni europee. Ma le guerre avvenute fra l'Inghilterra e la Cina e le loro conseguenze, persuasero il Giappone che non avrebbe potuto continuare a tener fronte alla persistenza dei commercianti europei. Gli Stati Uniti da prima (1854) ed in seguito la Russia, l'Inghilterra, il Portogallo, la Prussia, la Svizzera ed altre potenze conchiusero trattati; ma questi essendo stati fatti col Taicum (capo militare) e non ratificati dal Mikado che è il vero Imperatore, ne nacquero contese ed aperte lotte, che finirono con più esplicite e regolari convenzioni. Quando il signor Arminjon stipulò il trattato col Giappone a nome del re d'Italia (1866), quattro erano i porti aperti al commercio straniero, e cioè: Jokohama, Nagasaki, Hacodadi, Osaka (1). Nel 1867 il Mikado tolse il dualismo che si aveva da 600 anni

(1) Vedi VIRGILIO, *Commercio Indo-europeo*, pag. 12 e seguenti, Genova 1869.

al Giappone e, soppressa la carica di Taicum, unificò i pubblici poteri, assoggettando i potenti Daimii (1870). Da quel tempo il Giappone entrò nella via delle più ardite riforme; tutte le nazioni vennero liberamente ammesse a commerciarvi; le utili scoperte e persino le usanze europee furono introdotte nell'Impero. Ferrovie, macchine a vapore, piroscafi, telegrafi elettrici si moltiplicano ogni anno al Giappone come presso le altre civili nazioni, e le città vi sono illuminate a gas e ad elettricità come in Europa.

Quest'Impero, che dopo l'annessione dell'isola di Formosa, tolta alla Cina nel 1895, ha una superficie di 417.4 mila chilometri quadrati e 46.5 milioni di abitanti, ha ricchi e copiosi prodotti, dei quali si fece tosto largo traffico. L'agricoltura vi è praticata con grande abilità ed accuratezza, e pochi paesi, ove se ne eccettui l'Inghilterra, possiedono l'arte delle concimazioni quanto i Giapponesi. Vi si produce in grande quantità il riso, che in alcune provincie si raccoglie due volte in un anno; vi si coltiva il tè ed il gelso; vi si prepara il seme bachi in modo meraviglioso. Per molte pratiche agrarie e saggie rotazioni, l'agricoltura giapponese è degna di essere studiata, e molte utili cose vi si possono apprendere anche dai popoli europei.

Nè vi è minore la perizia industriale, la quale si appalesa principalmente nella fabbricazione dei mobili, di telescopi, microscopi, cannocchiali, orologi, cannoni, macchine a vapore, apparati elettrici. Industrie al tutto speciali sono quelle della porcellana, delle lacche e della carta. La porcellana giapponese supera per bellezza e gusto la cinese. L'industria delle lacche si vale

del succo estratto dalla pianta *rhus vernicifera*, la quale dà pure cera ed ottimo legno giallo.

Svariatissime sono le qualità di carta che il Giappone produce; e non vi è paese che abbia come questo saputo foggiare la carta in tanti e così svariati modi, fabbricandone oggetti che resistono anche all'azione del fuoco.

Il Giappone dà luogo ad un traffico di esportazione che comprende seta, riso, pesce, bozzoli, seme-bachi, tè, carne, cera vegetale, canfora, alighe, colla-pesce, funghi, tabacco, ventagli, carta. Vi si importano tessuti di cotone e di vino, zucchero, ed in generale tutti i prodotti che si sogliono consumare dalle popolazioni orientali.

Il progresso del commercio giapponese negli ultimi venti anni è stato continuo ed ha raggiunto proporzioni sorprendenti, avendosi che dal 1883 al 1902 la sua importazione crebbe da 28.4 milioni di *yen* (*y.* = 2.58 lire) a 271.7 milioni, e la sua esportazione da 36.2 milioni di *y.* a 258.3 milioni. Si cercherebbe invano nella storia economica del mondo altro esempio di un simile sviluppo nelle esportazioni: gli Stati Uniti e la Germania, i cui progressi sono stati, nel periodo 1893-1902, tanto notevoli, non hanno raggiunto uno sviluppo commerciale proporzionalmente paragonabile a quello del Giappone. E questo aumento del commercio si deve specialmente ai prodotti delle manifatture.

Ma ciò che è specialmente notevole nei risultati ottenuti dal Giappone si è che la industria recente di quel paese è stata organizzata senza il concorso di capitali stranieri. Infatti, fino a questi ultimi anni il Giappone non permise mai

agli stranieri di impiegare i loro capitali nel paese se non sotto la forma di prestiti o di anticipazioni. Gli stranieri non potevano divenire azionisti di Società ferroviarie, di banche o di società industriali giapponesi, e fu solo dopo la crisi monetaria che infierì nel Giappone dopo il suo passaggio al tipo monetario d'oro nel 1897, che questo stato di cose fu lievemente modificato. Nel 1900 il Governo autorizzò le Società ad accettare il trasferimento delle loro azioni a stranieri, ma l'autorizzazione fu data a semplice titolo di esperimento, ne è improbabile venga ritirata come appena le risorse monetarie del paese permettano di ritornare allo stato di prima. È quindi mediante merci indigene che il Giappone pagò all'estero le macchine e le materie prime necessarie al suo sviluppo industriale. Dopo la vittoriosa guerra contro la Cina, terminata col trattato di Simonosaki dell'8 maggio 1895, il Giappone fece un nuovo sforzo, che si tradusse in un considerevole aumento delle sue importazioni (**1894**: 121.1 milioni di *y.*, **1898**: 324.7), ma l'analisi del suo commercio mostra che ciò che esso ha acquistato maggiormente all'estero sono macchine e cotone greggio per la sua industria cotoniera, il cui sviluppo è fatto palese dal notevole aumento del numero dei fusi messi in opera per la filatura, i quali da 381.7 mila nel 1893 crebbero a 1181.7 mila nel 1900.

Nè minori progressi presenta, dal 1893 al 1902, l'industria dei tessuti, la cui produzione crebbe da 58.7 milioni di *yen* a 153.5 milioni, la produzione della seta che da 4.62 milioni di kg. passò a 6.56, quella della carta (da 4.9 milioni di *y.* a 12.6) e, in particolare, l'industria mine-

raria, che quanto al carbone passò da 3.3 milioni di tonnellate a 8.9, quanto al ferro da 170 mila quintali a 700.5, quanto al rame da 180.1 mila quintali a 273.9, quanto al petrolio da 169.8 mila ettolitri a 1.7 milioni.

Il Giappone dirige il suo commercio estero verso tutte le nazioni del mondo, compresa l'Italia (che nel 1902 importò dal Giappone merci per 9 milioni di lire, esportandovi solo per 300.6 mila lire); ma l'obbiettivo suo principale fuori dell'Asia sono gli Stati Uniti, verso i quali la sua esportazione, nel periodo 1893-1903, crebbe da 27 milioni di *yen* a ben 80.2 milioni, e la importazione (specialmente in cotone greggio) crebbe, nello stesso periodo, da 9 milioni di *y.* a 48.6 milioni.

Ma se gli Stati Uniti sono l'obbiettivo principale del commercio estero giapponese in altri continenti, la Cina lo è in Asia. Dopo il trattato di Simonosaki l'indirizzo politico del Giappone ebbe costantemente di mira l'espansione nell'Impero Celeste sotto il punto di vista industriale, commerciale e finanziario. Dopo aver fatto la guerra per aprirsi le porte della Cina, era naturale che esso cercasse di trarre i maggiori vantaggi economici dalla influenza acquistata colle armi, tanto più che le maggiori potenze di Europa e gli Stati Uniti, intervenuti nell'interesse dei loro traffici nell'Estremo Oriente, gli avevano falcidiato i frutti delle riportate vittorie, limitandogli i propositi di conquiste coloniali. Di qui l'opposizione sua all'occupazione della Manciuria da parte della Russia; occupazione, che paralizzerebbe il suo programma politico-economico in Cina e che ha acceso la guerra che

attualmente si combatte fra la Russia e il Giappone (1).

§ 17. **Viaggi marittimi di scoperta.**

Proseguirono anche nell'epoca attuale i viaggi di scoperte, che allargarono sempre più il campo degli studi e dei commerci.

Krusenster e Koetzebue nei mari boreali; Freycinet, Duperrey, Wilkes, Morrel, Wedel, Peacok, Kemp, Dumont d'Urville (1817-40) negli australi, compierono rinomate spedizioni. Bellinghaswen, Smith, Powel, Forster, Bisco e i due Ross, scoprono le Nuove Shetland, le Nuove Orcadi, le terre di Clarence, di Luigi Filippo, di Giorgio, Adelia, Wilkes, Graham, Wedel, Enderby, Sabrina, Vittoria, che compongono il grande continente polare australe (1815-40).

Al polo artico navigano con varie vicende Hedemstrom, Scoresby, Parry, Ross, Bach, Simpson, Franklin (1819-40). Quest'ultimo più non tornò dal viaggio intrapreso nel 1845; ne seguì la ricerca, che diede luogo a ben 24 spedizioni, iniziate dalla vedova, da private società e dal Governo inglese, dando luogo a numerosissime scoperte, finchè M. Clintock trovò alla terra di re Guglielmo gli avanzi della spedizione Franklin (1857). M. Clure dallo stretto di Behring, dopo aver svernato alla terra di Banks, trova attraverso l'Oceano nordico il passaggio fra

---

(1) Sul moderno Giappone vedi: Bickersteth, *Japan as we saw it*, London, 1893; Chamberlain, *Things Japanese*, London, 1899; Knapp, *Feudal and Modern Japan*, London, 1898; Ransome (Stafford), *Japan in Transition*, London, 1899; Taylor (B.), *Japan in our Day*, New York, 1891; Vladimir, *The China-Japanese War*, London, 1895.

l'America e l'Asia (1850). Sono noti i viaggi di Hayes, Milden, Raynor (1860-68), quelli di Hall, di Weiprecht, di Nares, Aldrich, di Nordenskjöld. Al viaggio compiuto da quest'ultimo nel 1878 colla *Vega*, dalla Norvegia attraverso il mar siberiaco allo stretto di Behring, prese parte l'esploratore Giacomo Bove. Seguirono nel 1886 le spedizioni dell'americano Peary e del danese Maigaardt, che rinnovano il tentativo di spingersi fino alla parte più interna della Groenlandia e di attraversarla dall'una all'altra costa; quella, feconda di importanti risultati scientifici, del Nansen, che, partito dall'Islanda nel giugno del 1888, riesce ad attraversare la Groenlandia da oriente ad occidente; dal 1891 al 1898 le spedizioni Björnling, Drygalsky, Ryder, Garde, Schwerdrup e Peary, Andrup e Nathorst e, sovra tutte ardita, la spedizione norvegese condotta dal Nansen negli anni 1893-96; poi, nel 1899-1900, sulla *Stella polare*, la spedizione del duca degli Abruzzi, il cui compagno capitano Cagni tocca, il 25 aprile 1900, la latitudine 86° 33′, superiore di 19′ a quella raggiunta dal Nansen. E verso il polo antartico, dopo la gloriosa spedizione di Ross (1841-83), che raggiunge la latitudine di 70° 30′, si hanno nel 1894 la spedizione Bull sull'*Antarctic*, che ai 22 gennaio 1894 tocca la latitudine 70° 37′, nel 1898-99 la spedizione Gerlache sulla *Belgica*, nel 1898 la spedizione Colbeck sulla *Southern Cross*, che arriva a 78° 34′ (1).

---

(1) Vedi: Hugues, *Cronologia delle scoperte e delle esplorazioni geografiche dall'anno 1492 a tutto il secolo XIX*, Milano, Hoepli, 1902.

§ 18. **Istituti di credito.**

Ad infondere vigorìa ai traffici concorsero gli *Istituti di credito*, sia di emissione o di semplice sconto. Ma le emissioni presentando pericoli ed inconvenienti per l'abuso che può farsene, i Governi quasi ogni dove procurarono di frenarle, attribuendo ad un solo istituto la facoltà di emettere biglietti di circolazione.

In Inghilterra l'emissione del biglietto venne nel 1844 attribuita ad un solo istituto, retto con norme severe, inspirate alle norme del *Bullion Committee* e del *Currency principle* proprie della scuola metallica. I due dipartimenti delle emissioni e delle operazioni di banca costituiscono tuttora la caratteristica della Banca d'Inghilterra, e se le prescrizioni ad essa imposte sono forse soverchiamente severe, d'altra parte quest'istituto ha pure grandi privilegi ed ha dimostrato, in molte gravi circostanze, di saper resistere alle crisi più violente, sebbene l'atto del 1844 sia stato, durante l'imperversar di talune fra queste, temporaneamente sospeso. Al 10 marzo 1904 essa aveva una circolazione di 27.7 milioni di sterline. — Oltre alla Banca unica di emissione, si hanno numerosissime Banche a fondi riuniti, che raccolgono i depositi privati ed effettuano i loro pagamenti per mezzo di *chèques*, i quali poi sono liquidati e compensati nella *Clearing-house* o « Stanza di compensazione ».

La Banca d'Irlanda venne nel 1845 regolata con le stesse norme con le quali nell'anno precedente era stata disciplinata quella d'Inghilterra. Regime diverso si ha in Iscozia, ove l'emissione dei biglietti venne nel 1845 ristretta

ai soli istituti che già la possedevano, impedendo che altri, aventi tale facoltà, se ne stabilissero. Le 17 Banche che si avevano nel 1845 si ridussero per fusioni ad 11, mentre le esistenti andarono sempre aumentando le loro succursali.

Le Banche scozzesi sono ad un tempo di emissione, di deposito, di sconto e fondiarie, contrastando a quel principio di ripartizione e specializzazione che anche nel credito è da qualche economista raccomandato. I guadagni delle Banche scozzesi più che dalla emissione provengono dai depositi. La *Clearing-Room* di Edimburgo due volte la settimana effettua la liquidazione degli assegni, la compensazione e lo scambio dei biglietti. Da queste Banche si fanno quelle operazioni di *Cash-credit*, e cioè di conto allo scoperto, che sono compiute con molto maggiore limitazione da altri istituti di credito europei.

La *Banca di Francia* ebbe (1800) il privilegio dell'emissione, ma subì le conseguenze delle perturbazioni politiche (1814-20). Nel 1848 incorporò le Banche compartimentali ed ottenne pei suoi biglietti il corso forzato, che venne pure decretato nel 1870. Oltre il monopolio delle emissioni, la Banca di Francia gode di altri lucrosi privilegi. Anche tale istituto si dimostrò, in circostanze di crisi, di eccezionale saldezza e concorse a dare stabilità al mercato finanziario francese. Al 10 marzo 1904 essa aveva una circolazione di 4318 milioni di franchi.

Nell'Impero Austro-Ungarico, dopo l'Istituto di *Giro-Bank* dell'abate Norbis (1702) e la Banca di Vienna dello Starhemberg (1706), venne fondata la *Banca privilegiata austriaca* (1812) con

privilegio di emissione, i cui biglietti ebbero a più riprese il corso forzoso, e che nel 1878 fu trasformata nell'attuale « Banca austro-ungherese », la quale al 31 marzo 1904 aveva una circolazione di 1632 milioni di corone (c. = 1.05 lire).

In Germania il privilegio di emissione non fu esplicitamente sancito come in Francia, ma andò sempre maggiormente accentuandovisi la tendenza unitaria. La Banca Reale di Prussia era dapprima un'istituzione di Stato; nel 1846 fu affidata ad azionisti con norme limitative; nel 1875 si tramutò in Banca dell'Impero Germanico, con un capitale di 120 milioni di marchi, con 16 sedi principali, 44 secondarie, 118 succursali. Il 1° marzo 1904 essa aveva un portafoglio di 1093.4 milioni di marchi (m. = 1.25 lire) ed una circolazione di 1496.9 milioni.

Dopo la caduta della Banca di Amsterdam nel 1814 venne fondata quella dei Paesi Bassi, che ha privilegio di emissione, fa il servizio di tesoreria dello Stato ed al 10 marzo 1904 aveva una circolazione di 41.2 milioni di fiorini (f. = 2.10 lire). Oltre questa, si hanno in Olanda numerose Banche di sconto.

Nel Belgio, la *Société générale* dapprima (1822), la *Banque de Belgique* in seguito (1835), prestarono larghi aiuti all'industria ed al commercio, facendosi concorrenza, slanciandosi ad operazioni poco prudenti e dovendo poi chiedere al Governo il corso forzoso dei loro biglietti (1848). Si vide allora la necessità di fondere questi due istituti in un solo che venne intitolato *Banca Nazionale del Belgio* (1856), con facoltà di emettere essa sola biglietti. Tale istituto ha un capitale di 50 milioni, una succursale in Anversa

e 39 agenzie, ed il 31 marzo 1904 aveva una circolazione di 649.8 milioni di franchi.

La Russia ha fusi i numerosi stabilimenti di credito che esistevano anteriormente in una *Banca di Stato*, che ha il privilegio di emissione. Oltre a questa si fondarono, in vari centri di maggiore importanza, Banche provinciali, municipali e private.

Anche la Svezia ha una Banca di Stato nella *Svariges Riksbank*. In Norvegia la sola *Norges Bank*, fondata nel 1816, ha facoltà di emettere biglietti, che hanno corso legale. I suoi amministratori sono nominati dallo *Storthing*.

In Ispagna il *Banco español de San Fernando* (1829) venne mutato nel *Banco de España* (1856). Si proclamò nel 1869 la libertà delle emissioni, che diede pessimi risultati (1873). Allora si restrinse al solo Banco di Spagna il privilegio dell'emissione, che può estendersi al quintuplo del capitale versato. Al 31 marzo 1904 questa Banca aveva una circolazione di 1607.2 milioni di pesete (p. = 1 lira).

In Isvizzera si ebbero tutti i più svariati sistemi bancari, secondo la legislazione dei diversi Cantoni, che frenavano o lasciavano pienamente libere tali istituzioni. Ma gli inconvenienti che si ebbero a riscontrare indussero la Confederazione a dettar norme generali per l'emissione dei biglietti (1874). Un concordato venne al riguardo conchiuso fra le banche svizzere di emissione (1876). Le Banche svizzere sono cantonali, o miste o private; in tutto, alla fine del 1898, 33 con un capitale di 121.3 milioni. La tendenza all'unità e limitazione delle emissioni si va accentuando da qualche tempo in Isvizzera.

Gli Stati Uniti di America ebbero la prima Banca nel 1781, che si trasformò nel 1791 in *Banca degli Stati Uniti.* Questa ebbe privilegio sino al 1811, quando dovette liquidare. Risorse però nel 1816 con diritto di emettere biglietti aventi corso in tutta la Confederazione, mentre ogni Stato aveva Banche con biglietti aventi corso soltanto nei singoli Stati. Così la Banca Nazionale, come le Banche degli Stati, diedero un vigoroso impulso a tutte le intraprese agricole, industriali e commerciali, ma eccedettero in questa azione di guisa che nella crisi del 1839 ben 959 Banche fallirono. Allora in alcuni Stati si introdussero norme restrittive, mentre in altri le Banche erano lasciate libere. Altra crisi si ebbe nel 1857, cagionata in parte da soverchie emissioni, che avevano favorite pazze speculazioni. La Banca degli Stati Uniti era andata in liquidazione nel 1839. Nel 1863 Chase introdusse il sistema della garanzia delle emissioni con rendite del debito pubblico, fornendo il Governo alle Banche i biglietti (*green-backs*) in proporzione delle Rendite depositate. Questo, più che un sistema bancario, era un espediente finanziario, perchè fu con questo mezzo che gli Stati del Nord riuscirono a procacciarsi il danaro necessario per sostenere la gigantesca lotta che finì con la vittoria sugli Stati del Sud. Gli istituti costituiti in conformità alle disposizioni dell'atto del 1863 (modificato nel 1864, nel 1870, nel 1874, nel 1875 e nel 1900) furono detti « Banche nazionali ». Il loro numero da 580 nel 1864 (con un capitale complessivo di 86.8 milioni di dollari) era, nel febbraio 1901, cresciuto a 3999 (con un capitale di 634.6 milioni di dollari).

In Italia, prima della legge 10 agosto 1893, n. 446, sul riordinamento degli istituti di emissione, erano autorizzati ad emettere biglietti di banca od altri titoli equivalenti pagabili al portatore e a vista, la Banca Nazionale nel Regno d'Italia, il Banco di Napoli, la Banca Nazionale Toscana, la Banca Romana, il Banco di Sicilia e la Banca Toscana di credito per le industrie e il commercio d'Italia. — Caduta in liquidazione la Banca Romana, ed accordatesi la Banca Nazionale nel Regno d'Italia, la Banca Toscana e la Banca Toscana di credito per fondersi insieme e costituire una nuova banca col titolo di « Banca d'Italia », la precitata legge del 1893 (stata, insieme ad altre leggi successive, ridotta a testo unico approvato con R. D. 9 ottobre 1900, n. 373), dopo approvata tale fusione, mentre confermava per 20 anni la facoltà di emettere biglietti ai Banchi di Napoli e di Sicilia, concedeva la facoltà stessa, per lo stesso numero di anni, al nuovo istituto sôrto dalla fusione delle prericordate banche. Pertanto, secondo l'art. 1 della precitata legge (testo unico) 9 ottobre 1900, la facoltà di emettere biglietti spetta: alla Banca d'Italia, al Banco di Napoli e al Banco di Sicilia. Il limite massimo normale della circolazione degli Istituti di emissione è fissato, a cominciare dal 1° gennaio 1900, nella cifra di 1010.1 milioni, ripartibili come segue: Banca d'Italia 732 milioni; Banco di Napoli 226.4; Banco di Sicilia 51.7: limite da ridursi, alla fine di ciascun anno, di 17 milioni per la Banca d'Italia, di 5.2 milioni per il Banco di Napoli, di 1.1 milioni per il Banco di Sicilia, sino a raggiungere rispettivamente i minimi di 630, 190 e 44 milioni e, complessiva-

mente, di 864 milioni. Per il 40 p. 100 della circolazione dei biglietti gli istituti debbono tenere una riserva, composta, per la parte metallica: di moneta legale italiana, di monete estere ammesse a corso legale nel Regno e di verghe d'oro; per la parte non metallica: di cambiali sull'estero con firme di primo ordine riconosciute come tali dal Ministero del Tesoro; di certificati di somme depositate in conto corrente all'estero presso le grandi Banche di emissione o presso i banchieri e le banche corrispondenti del Tesoro; fino ad un certo procento diverso per le tre banche, di buoni del Tesoro britannico e, in generale, di buoni del Tesoro di Stati forestieri a scadenza anche superiore ai tre mesi. Però, la circolazione di ciascun istituto può eccedere gli indicati limiti quando i rispettivi biglietti siano coperti per intero da valuta metallica legale o da oro in verghe esistente in cassa.

§ 19. Sistemi monetari.

Il *sistema monetario* d'un paese ha potente azione sul suo commercio. Perchè un tale sistema adempia al suo ufficio è mestieri che la massa delle monete sia mantenuta in giusta proporzione con il movimento degli scambi, producendo danno così la soverchia abbondanza, come la deficenza di moneta. Più difficili sono le questioni relative alla *qualità* della moneta e principalmente quelle intorno al *monometallismo* o *bimetallismo*. Da prima gli economisti parevano propendere verso il sistema monometallico, ma in questi ultimi decennî il bimetallismo ha preso largo campo in seguito agli scritti di Roscher, Wagner, Schaeffle, Lexis, Wolowski, Arendt, Cernuschi, Luzzatti, Cognetti, Laveleye ed altri.

La moneta, oltre il carattere *economico* di agevolatrice degli scambi, ha quello *giuridico* di servire come mezzo di estinzione dei debiti. Nei sistemi bimetallici, il debitore per liberarsi sceglie il metallo meno apprezzato. Il rapporto legale 1 : 15 $^1/_2$ fra il valore dell'argento e quello dell'oro, fu la prima volta fissato dalla Francia nel 1803, ma nel 1828 le miniere aurifere dell'Ural e dell'Altai fecero nascere timori pel ribasso dell'oro, che si accrebbero, quando nel 1848 si trovarono i ricchi giacimenti della California e nel 1851 quelli dell'Australia. L'Olanda aveva smonetato l'oro sin dal 1847; il Belgio ne imitò l'esempio ed il rapporto commerciale scadde a 1 : 15. Secondo la legge di *Gresham,* la moneta che ha minor valore intrinseco di fronte al rapporto legale, scaccia la moneta che ha maggior valore intrinseco. Nel bimetallismo si ha quindi un regime di *metalli alternati,* secondo le oscillazioni dei due tipi monetari. I monometallisti vorrebbero quindi che un solo dei due metalli venisse scelto a tipo di moneta legale, lasciando l'altro al libero movimento delle transazioni. Ma essi non sono poi d'accordo intorno alla preferenza da darsi alla moneta aurea od all'argentea, e coloro che con Chevalier avevano proposto la smonetazione dell'oro (1851), si ricredettero.

Dopo la conferenza monetaria di Parigi (1867) e dopo l'inchiesta monetaria (1869-70) pareva che, accostandosi al sistema seguìto sin dal 1816 dall'Inghilterra, si sarebbe adottato il tipo unico aureo sulla base del disco da lire 25 col sistema decimale nei multipli e sottomultipli. Ma le opposizioni dell'Inghilterra, che preferisce il sistema

duodenale, e la guerra del 1870 impedirono l'accordo fra le potenze. Cionondimeno Soetbeer indusse la Germania a proclamare il tipo aureo (1871), ed uguali tendenze si manifestarono nell'Unione Scandinava. I monometallisti che preferiscono il tipo argenteo fanno osservare come l'oro abbia poca stabilità, rinvenendosi talvolta in gran copia in depositi alluvionali anche sotto forma di grosse pepite, scoperte che apportano gravi alterazioni di valore. Quando invece si deve estrarre l'oro dai quarzi, la produzione diviene difficile e scarsa. Da 900 milioni di prodotto annuo si è scesi a 500 milioni, e, secondo Suess, la produzione dell'oro dovrà scendere ancora maggiormente. Invece nei 40 miliardi di argento versati sul mercato dalla scoperta dell'America, non vi furono i trabalzi che si verificarono per l'oro, essendo l'estrazione del metallo bianco vincolata a condizioni quasi uniformi. Il Suess consigliava quindi l'unico tipo argenteo, conservando all'oro la qualità di moneta ausiliaria.

I bimetallisti a lor volta negavano che la proporzione fra oro ed argento abbia avuto frequenti e troppo gravi mutazioni, dacchè, fino all'epoca in cui la questione si dibatteva, non era sceso mai più di 1 : 12 nè salito a più di 1 : 18, quando non si erano effettuate le smonetazioni dei vari Governi. Le variazioni del rapporto fra i due metalli non si spiegano, essi dicevano, solo con i criteri della maggior o minor produzione, ma colla influenza delle legislazioni monetarie. Cernuschi attribuiva inoltre importanza alle spese di zecca, maggiori per l'argento che per l'oro.

La libera ed illimitata coniazione dell'argento sulla base del rapporto 1 : 15 $^1/_2$ dovette cessare dopo la riforma aurea tedesca (1871). In seguito a questa le vendite dell' argento smonetato influirono a svalutare questo metallo, più di ogni larga produzione mineraria, portando il rapporto a 18.40 nel 1879, e cagionando alla Germania 96 milioni di perdita su 567 milioni di marchi d'argento venduti. Da quell'anno, le vendite di argento vennero dalla Germania sospese per non andare incontro a perdite ancor più gravi. La produzione dell'argento andò, dalla metà del secolo XIX, continuamente crescendo. Tale aumento fu specialmente determinato dall'incessante sviluppo delle miniere argentifere nell'occidente degli Stati Uniti, nel Nevada, nel Colorado, nell'Idaho, nell'Arizona, nell'Utah, dall'aumento della produzione nel Messico, dall'essere entrato fra i paesi argentiferi anche l'Australia. Si aggiunse l'essersi al processo di amalgamazione sostituito quello della fusione dei minerali in forni coll'aggiunta di minerali di piombo argentifero, locchè determinò nelle spese di produzione dell'argento una notevole diminuzione. Infine, anche va continuamente crescendo la quantità di argento che in Europa si ottiene come prodotto secondario della coltivazione delle miniere di rame e di piombo. Tutte queste cause fecero sì che il rapporto fra il valore dell'argento e quello dell'oro, invece di 1 a 15 $^1/_2$, è oramai di 1 a oltre 30; vale a dire, il valore dell'argento è ribassato di oltre la metà.

In Inghilterra, su proposta di lord Liverpool, il tipo unico d' oro (sovrana o sterlina; peso 123,27447 grani pari a 7,98805 grammi; titolo 11

fino 1 lega) costituisce il *legal tender and standard of value.* Come moneta di divisione si ammettono i dischi d'argento e di bronzo contenenti 925 di fino e 75 di lega. A questo sistema i bimetallisti muovono acerbe critiche, riguardandolo come il maggiore ostacolo alla piena applicazione delle loro teorie. Quanto alla Germania, sebbene il tipo legale sia nominativamente l'oro, nel fatto mantiene il bimetallismo con argento coniato a titolo debole ed in ragione di L. 10 per testa, mentre l'Unione latina fissò la proporzione a L. 6 per testa.

A riguardo di tale *Unione* si deve notare che la prima convenzione relativa venne conchiusa fra l'Italia, il Belgio, la Francia e la Svizzera nel 1865. Con questa Lega i quattro Stati indicati si obbligarono a non fabbricare monete d'oro e d'argento d'altri tipi, peso, titolo, tolleranza e diametro, che quelli fissati nella convenzione, alla quale più di nome che di fatto aderì pure la Grecia (1868).

Con una convenzione addizionale si assegnò a ciascuno degli Stati dell'Unione un contingente fisso di coniazione di scudi d'argento per l'anno in corso (1874). Nel 1876 il rapporto essendo disceso a 19, il ministro Say sospese la coniazione dell'argento, norma seguìta tosto dall'Unione. Nel 1878 i cinque Stati rinnovarono l'Unione sino al 1886. Nel 1875 si stabilì l'obbligo per gli Stati contraenti di ritirare la propria moneta d'argento che si trovasse in potere di stabilimenti esteri, pagandola in oro. È questa la famosa *clausola di liquidazione*, alla quale il Belgio non volle aderire e che venne rimproverata ai delegati italiani che l'avevano

accettata (1). Fortunatamente la concessione che si dovette fare al Belgio, che ricusava di accettare l'indicata clausola, tornò di vantaggio a tutti gli altri Stati che si trovavano minacciati da tale clausola, alla quale avevano probabilmente aderito nella speranza di ottenere dalla Francia vantaggi commerciali, che poi non si conseguirono.

Per quanto i patti della Lega latina siansi sempre prorogati, questa istituzione è ora risguardata come priva di qualsiasi efficacia ed utilità (2).

Giova però riassumerne brevemente le ultime vicende per ciò che riguarda la moneta divisionaria. La coniazione delle monete d'argento divisionarie non è, per gli Stati associati, libera, ma, già fin dalla prima costituzione dell'Unione, limitata per ciascuno di essi ad un determinato contingente, che ora, in seguito alla Convenzione addizionale del 29 ottobre 1897, è per la Francia di 394 milioni, per l'Italia di 232, pel Belgio di 46, per la Svizzera di 26 e per la Grecia di 15 milioni. Secondo la Convenzione del 1885, le monete divisionarie coniate in conformità della Convenzione stessa hanno corso legale fra i privati dello Stato che le ha emesse fino alla concorrenza di 50 franchi per ciascun pagamento, ma lo Stato che le ha emesse deve riceverle dai suoi nazionali senza limitazione di

---

(1) Vedi: A. I. De Johannis, *La questione monetaria e la Lega latina.*

(2) Veggasi Ottomar Haupt, *Histoire monétaire de notre temps*, p. 401. Questo diligente scrittore, in un suo particolareggiato studio statistico, assegna alla circolazione del mondo commerciale 47,200 milioni.

quantità (art. 5); le Casse pubbliche di ciascun Stato erano poi tenute ad accettarle sino alla concorrenza di 100 franchi per ciascun pagamento (art. 6); ma ciascuno degli Stati associati era tenuto di riprendere dai privati e dalle Casse pubbliche degli altri Stati le monete divisionarie d'argento da lui emesse e a cambiarle contro un egual valore di moneta corrente in oro o in argento (scudi) coniata secondo la Convenzione, a condizione che la somma presentata al cambio non fosse inferiore a 100 franchi, e quest'obbligo, venendo a sciogliersi la Convenzione, si protraeva per un anno (art. 7).

Questo stato di cose fu però, quanto all'Italia, modificato colla Convenzione del 15 nov. 1893 pel « rimpatrio » degli spezzati d'argento italiani, e col Protocollo del 15 marzo 1898 per la loro « nazionalizzazione ». Verso la fine del 1893 un grave disagio essendosi manifestato nel paese per la penuria di moneta spicciola, per essere la moneta divisionaria d'argento emigrata quasi tutta all'estero (attrattavi dal lucro che si poteva fare raccogliendola e presentandola al Governo italiano, tenuto in virtù dell'art. 7 della Convenzione del 1885 a cambiarla in valuta d'oro o in valuta d'argento a pieno titolo), il Governo italiano negoziò cogli altri Stati dell'Unione l'accennata Convenzione del nov. 1893, colla quale questi si obbligavano a ritirare dalla circolazione gli spezzati d'argento italiani ed a consegnarli al Governo italiano, che dal canto suo si obbligava di riceverli e di rimborsarne il valore. La moneta divisionale italiana fatta così rientrare in paese non fu più rimessa in circolazione, ma « immobilizzata » presso la Cassa

depositi e prestiti a garanzia di « Buoni di cassa » di 1 e 2 lire emessi per altrettanta somma. — Nel 1898 poi, volendo il Governo italiano ritirare questi Buoni di cassa e rimettere in circolazione gli spezzati di argento ritirati nel 1893, e d'altra parte avendo ragione di ritenere che (per avere la Convenzione del 1893 tenuto fermo l'obbligo delle Casse pubbliche degli altri Stati di ricevere gli spezzati d'argento italiani e quindi l'obbligo dello Stato italiano, venendo l'Unione a sciogliersi, di riprenderli durante un anno in conformità dell'art. 7 della Convenzione del 1885) gli spezzati italiani, appena rimessi in circolazione, avrebbero ripreso la via dell'estero, negoziò il Protocollo 15 marzo 1898, col quale l'Italia, da una parte, fu sciolta dall'obbligo contratto verso gli altri Stati dell'Unione di riprendere, durante un anno a partire dallo scioglimento dell'Unione, le sue monete divisionarie che si trovassero presso di essi in circolazione, dall'altra, per garantire i suoi associati dai danni che da questo provvedimento avrebbero potuto risentire per una infiltrazione, a perdita, delle nostre monete divisionarie nei rispettivi territorî, prese impegno di vietare la esportazione dal Regno delle monete stesse per tutto il tempo in cui durerà ancora la Unione, e di non recare, nei 5 anni che seguiranno l'eventuale scioglimento di essa, alcun cambiamento nel regime monetario italiano che possa impedire od ostacolare il rimpatrio delle dette monete per via del commercio e degli scambi. — In esecuzione del primo di questi impegni fu emanato il R. D. 19 febbraio 1899, n. 54, col quale fu proibita la esportazione delle

monete divisionali d'argento di conio italiano per qualunque somma e con qualunque mezzo, tranne le somme che il viaggiatore esporta sulla propria persona quando non superino le lire 10. Per impedire poi che la moneta divisionaria, una volta riammessa, fosse raccolta ed incettata per il pagamento di dazi doganali e per la formazione delle riserve bancarie, con R. D. 19 febbraio 1899, n. 55, l'accettazione delle monete d'argento di conio italiano in pagamento dei dazi doganali fu limitata alle somme inferiori a lire 5, e coll'art. 2 della legge 16 febbraio 1899, n. 45, fu disposto che, le monete divisionarie d'argento possano essere imputate nelle riserve metalliche degli istituti di emissione solo fino al 2 p. 100 dell'ammontare delle medesime.

Gli Stati Uniti, più di qualunque altra nazione, ebbero strane vicende monetarie. Un rapporto troppo elevato attribuito all' argento fece emigrare all'Europa i dollari-oro. Nel 1834 si credette rimediare all'inconveniente fissando il rapporto 1 : 16 e questo determinò una larga esportazione dell'argento. Per arrestare quest'esodo si diminuì l'intrinseco della moneta argentea, specialmente frazionaria (1853). Dopo la guerra di secessione si creò a tipo debole il *trade-dollar* pel commercio colla Cina, col Giappone e cogli Stabilimenti dello Stretto ma con poco successo e la coniazione dovette sospendersi. Chiedendosi vivamente dalle popolazioni il ristabilimento del sistema bimetallico, intervenne nel 1878 il *Bland-bill*, che proclamò il doppio tipo col rapporto 1 : 16 (1878). È a notarsi che un tale rapporto lasciava supporre un prezzo per l'argento di 59 denari per

oncia, mentre il Governo americano lo acquistava alla media di 50 dollari. Questi dollari essendo accettati con poco favore, si pensò rimediarvi con l'emissione dei *certificati d'argento*, che il Governo rilasciava a coloro che depositassero presso il Tesoro masse di tale metallo; tali certificati riescivano molto comodi specialmente nei grandi pagamenti, e così molto argento venne sottratto alla circolazione che ne rimase vantaggiosamente alleggerita. Nel 1889 dollari 283 milioni erano depositati presso il Tesoro per emissione di certificati ed in quell'anno la produzione dell'argento era salita a circa 60 milioni di dollari. I *silvermen*, proprietari di miniere argentifere, godendo di larga influenza, riuscirono ad ottenere, nel 1890, l'approvazione del famoso *Silver-Act* o « legge di Sherman », in forza della quale il Tesoro fu autorizzato ad acquistare 4 $^1/_2$ milioni d'oncie d'argento al mese, rilasciando i relativi certificati. Scopo del *Silver-Act* si era di ottenere il rialzo dell'argento: scopo che temporaneamente si conseguì; ma, affluendo molto argento dall'Europa, il suo prezzo ribassò cagionando disastri alla Borsa di Nuova York.

Il peso di metallo bianco così introdotto a forza nella circolazione diventò tale che la pubblica opinione si sollevò: il presidente Cleveland ottenne nel 1893 l'abrogazione della legge Sherman, ed il Tesoro americano cessò del tutto gli acquisti di argento. Rimaneva a proclamare nettamente il regime monetario del paese, il quale rimaneva avvolto in una certa oscurità che permetteva ai *silvermen* di nutrire vaghe speranze. Ciò fu fatto colla legge del 14 marzo 1900,

in forza della quale il dollaro di 29 $^{8}/_{10}$ grammi d'oro a $^{9}/_{10}$ di fino venne ad essere la moneta-tipo; il Tesoro fu dichiarato tenuto a rimborsare in oro non solo i biglietti emessi durante la guerra di secessione (i cosidetti *green-backs*), ma anche i biglietti emessi dal 1890 in virtù della legge Sherman e garantiti dalle verghe d'argento acquistate dal Tesoro; il Segretario del Tesoro fu autorizzato a ricevere depositi d'oro di almeno 20 dollari e a emettere in cambio certificati d'oro garantiti dai depositi stessi e coi quali potrà farsi qualunque pagamento dovuto allo Stato.

Questa legge sembra aver posto fine alla lotta monetaria che si combatteva negli Stati Uniti fra i fautori dell'oro e quelli dell'argento, per quanto la sezione 14ª dell'Atto dichiari che « le prescrizioni dell'Atto non si intenderanno escludere la realizzazione del bimetallismo internazionale, quando le circostanze permettano di stabilirlo col concorso delle principali nazioni commerciali del mondo, sulla base di un rapporto che assicuri la permanenza dei valori relativi dell'oro e dell'argento »: dichiarazione. che ha solo la portata di una soddisfazione platonica che si volle dare a quella parte dell'opinione pubblica americana che ancora non sa acconciarsi al tipo oro.

§ 20. **Navigazione commerciale.**

Al tempo di Vasco e di Colombo, i metodi per determinare la latitudine e la longitudine erano imperfettissimi. Grado a grado le grandi vie marittime sono meglio studiate e conosciute; le carte di navigazione si fanno più esatte; si perfezionano gli strumenti nautici e si costruiscono

buoni cronometri con variazioni minime per stabilire l'ora del meridiano. Idrografi inglesi, americani, olandesi e francesi, pubblicano carte di sonda, piani di porti, annuari di maree. Col perfezionamento degli strumenti, le osservazioni meteorologiche assumendo un maggior valore scientifico, Maury, direttore dell'Osservatorio di Washington, compulsandone un gran numero, riesce a determinare la via marittima più breve fra un punto ed un altro. Studiate le leggi dei venti, delle correnti e delle tempeste, questo valente scienziato abbreviò grandemente i viaggi marittimi procurando una forte economia di spesa. Nel tempo che Maury rimase alla direzione dell' ufficio idrografico pubblicò le *carte delle Rotte*, quelle degli *Alisei,* delle *pioggie e tempeste*, quelle *termiche*, la *Carta piloto* e le *Sailing directions*. La *pilot-chart* è ora divenuta una pubblicazione periodica, che contiene tutte le più importanti indicazioni concernenti i mari più tempestosi. L'*Astronomisches Jahrbuch* di Berlino, l'*American Ephemeris*, la *Connaissance des temps*, l'*Annuaire* edito dal *Bureau des longitudes* di Parigi ed il *Nautical Almanach* sono le pubblicazioni che maggiormente giovano oggidì ai naviganti. L'Inghilterra supera per numero ogni altra nazione nella compilazione delle carte idrografiche; ma belli ed esatti lavori di tal natura vennero pure compiuti dalla marina austriaca e dall'Ufficio idrografico italiano. Gli avvisi delle tempeste e la telegrafia meteorologica resero grandi servigi e prevenirono molti disastri. Il servizio meteorologico mondiale fu iniziato dopo le proposte di Reid, Redfield e Leverrier, dall'ammiraglio Fitz-Roy (1862). In Italia, prima

del 1879, esistevano vari servizi meteorologici, che furono coordinati all'*Ufficio centrale meteorologico* (1880), il quale raccoglie tutte le osservazioni italiane ed è in diretta comunicazione con tutti i principali osservatorî del mondo.

La celerità della corsa delle navi non è solo dovuta alla più perfetta conoscenza delle correnti aeree e marine, ma eziandio alla più adatta costruzione e al miglior buon assetto della nave. Ad ottenere questo risultato giovarono le *istituzioni di classificazione*, che attribuivano un grado di maggiore valutazione commerciale a quelle navi che, essendo meglio costrutte, davano maggiori guarentigie ai caricatori ed agli assicuratori. I *Registri di classificazione navale* costituiscono una delle più importanti istituzioni marittime, sebbene in veruna delle Enciclopedie francesi ed italiane siasene sino ad ora tenuta parola. Riservandoci di trattare altrove in modo speciale tale argomento, diremo che il primo *registro navale* venne edito nel 1764 (1). La prima edizione regolare dell'attuale *Lloyd's Register* è del 1834, e nel 1842 si avevano già 6321 navi classificate *A*, e cioè di primo grado. Il *Lloyd's Register* ha agenti in ogni porto del mondo e da essi riceve annualmente nove mila rapporti relativi alle navi di ogni marineria. Il *Bureau Veritas* sorse in Anversa nel 1828 sotto il patronato di Guglielmo I; attualmente ha sede in Parigi; ha carattere cosmopolita ed un'autorità navale incontestata. L'Italia fondò il suo *Registro* nel 1861

(1) *Annals of Lloyd's Register-London* 1884, e *The history of Lloyd's and marine Insurance in Great Britain* by S. Martin.

per iniziativa dell'Associazione di mutua assicurazione. Nel 1870 il *Registro* venne riconosciuto dal Governo quale opera di pubblica utilità, e le visite da esso compiute dispensano le navi da subir quelle governative ordinate dal Codice della marina. Tutte le più importanti nazioni marittime hanno ora i loro Registri, e cioè l'Austria il *Veritas Austro-Ungarico;* l'Inghilterra, oltre il Lloyd, il *Liverpool Register for iron Wessels;* la Germania il *Germanischer Lloyd* e lo *Stettiner Register;* l'Olanda il *Nederlandsche Vereeniging;* la Scandinavia il *Norske Veritas;* la Grecia il *Veritas Ellenique:* l'America l'*American Lloyd* ed il *Record.* I Registri di classificazione navale costituiscono lo stato civile delle navi e dànno agli interessati una norma sicura per conoscere le intrinseche condizioni ed il grado di fiducia che possono meritare. Ad ottenere sicurezza e velocità concorse pure la maggior grandezza delle navi a vela, che andò sempre crescendo. La più grande fra le navi di Colombo nel primo viaggio era di 180 tonn. Trobishez fece i suoi viaggi di scoperta nel 1576 con un legno di 25 tonn. e Drake il viaggio di circumnavigazione con legni di 100 tonn. I grandi viaggi ed i carichi preziosi resero necessarie costruzioni più grandi e più solide. I Portoghesi, gli Olandesi, gli Spagnuoli e gl'Inglesi andarono costruendo navi sempre più belle e più forti. Velieri solidi e rapidissimi pel loro tempo furono riputati quelli che Girard nel 1791 fece costrurre per il commercio fra Filadelfia, Calcutta e la Cina. Nel 1842 gli Americani competevano con le navi Inglesi nei mari d'Oriente. Forme a cui attribuivano maggior rapidità vennero adottate

nel 1845 dagli Americani per i traffici di New York e Boston col porto cinese di Whampoo. Gli Inglesi vararono i primi *Clippers* di *Aberdeen,* navi con forme snelle, ampie velature e grande capacità; ma furono superati dagli Americani nel 1849 nelle corse pei commerci con la California. Il massimo della perfezione venne raggiunto col *Lord of the Isles* che vinse la gara pel trasporto del tè (1856). Dopo la guerra di Crimea l'estendersi della navigazione a vapore tolse ogni interesse a tali lotte dei velieri. Uno dei più grandi e celeri *Clippers* americani costrutto in quel tempo fu il *Great Republic* di quattro mila tonn. (1854). Il *Thermopila* (1868) fece la traversata Londra-Melbourne in 60 giorni, velocità mai per lo avanti raggiunta da velieri. La gara di rapidità e forza fra Inglesi ed Americani prosegue ancora nella costruzione degli *Yachts,* molti dei quali hanno attraversato l'Oceano.

Un fatto notorio e chiaramente dimostrato dalle cifre è la decadenza progressiva della marina a vele e lo sviluppo correlativo della marina a vapore. Secondo le cifre raccolte dal *Bureau Veritas,* dal 1877 al 1901 il tonnellaggio dei velieri di oltre 50 tonnellate scese da 15.553 mila t. a 8205, e quello lordo dei battelli a vapore di oltre 200 tonnellate crebbe da 5687 mila t. a 21.788.

Se le navi a vela, malgrado i notevoli perfezionamenti che hanno subìto, non hanno più ragione di essere, ciò dipende dal fatto che i battelli a vapore si sono adattati, in modo sempre più efficace, alle diverse missioni cui sono stati destinati. La storia del piroscafo è davvero meravigliosa, e nemmeno lunga. I primi saggi del marchese di Jouffroy risalgono al 1776 e

al 1783, quelli di Fulton al 1803, ed è nel 1807 che il *Clermont* risalì per la prima volta l'Hudson, da Nuova York ad Albany. Se il nuovo sistema di navigazione stentò a farsi accettare fu perchè dapprincipio tutto era difettoso. Verso il 1835 un dotto ingegnere di Londra si compiace a dimostrare che un vapore non avrebbe mai varcato automaticamente l'Atlantico, non potendo imbarcare il carbone necessario per tale viaggio. Si impiegavano allora, per andare colla vela dall'Europa in America, non più settanta giorni come ai tempi di Cristoforo Colombo, ma venticinque. Il *Sirius* nel 1838 fece in 17 giorni, col vapore, il tragitto da Cork a Nuova York, e poco dopo il *Great Western* ritornava dagli Stati Uniti in 13 $^1/_2$ giorni. Ora la traversata si fa in 5 $^1/_2$ giorni e presto si farà in 5. Impossibile riassumere qui i procedimenti tecnici, per i quali il piroscafo ha potuto raggiungere tali prodigiosi progressi: fatto è che oggi, animati da vere officine ambulanti, legioni di palazzi galleggianti, dei quali ciascuno porta nei suoi fianchi una popolazione di abitanti e montagne di merci, solcano a data fissa i piani oceanici con una velocità eguale a quella dei treni sulle grandi linee ferroviarie.

Per quanto riguarda l'armamento, il contrasto fra le piccole operazioni di una volta e le grandi imprese odierne è anche più grande. Due secoli fa il movimento del porto di Marsiglia non era che di 150 bastimenti e 50 mila tonnellate; oggi il movimento vertiginoso sale a migliaia di navi e a milioni di tonnellate. Tutto è cambiato. Alla piccola industria famigliare dei tempi passati è succeduta la grande industria, che mette in

opera capitali colossali versati da milioni di azionisti ignoti, ai quali assicura un reddito periodico. Per fare buona figura in mare oggi occorrono milioni. Non già che, a tonnellaggio eguale, il costo di costruzione sia aumentato: in Inghilterra, dal 1805 al 1836, questo costo si ridusse del 38 p. 100: un ribasso più rapido si è verificato negli ultimi 20 anni del secolo XIX, che si valuta del 50 per 100: i cantieri inglesi, prima della crisi del 1899, consegnavano dei *carry-boats* a meno di 200 franchi la tonnellata. Ma bisogna per lo meno migliorare questo prezzo quando si tratta di piroscafi a grande velocità, destinati al servizio dei viaggiatori e, date le proporzioni gigantesche di quelli delle grandi linee internazionali, non è davvero troppo valutarli dai 25 ai 40 milioni ognuno. E i prezzi di esercizio sono in proporzione, in ragione delle enormi quantità di carbone che essi divorano per camminar presto. Anche per le imprese di secondo o terzo ordine le ricchezze individuali non bastano più e subentrano le Società anonime.

Questa sostituzione dell'azione collettiva all'azione individuale porta con sè ben altri cambiamenti. Le Società attuali, meglio dei piccoli armatori di una volta, hanno facilità di estendere gradatamente le loro operazioni e quasi sempre vi aspirano, non fors'altro che per aumentare, colla riduzione delle spese generali, la produttività del capitale che debbono far fruttare. Gli è così che in questi ultimi tempi sono sôrte e si sono ingrandite quelle potenti rivali che in Inghilterra si chiamano la *Peninsular and Oriental S. N. Company* e la *British India S. N.*

Company di Londra, la casa *Wilson* di Hull, la *White Star* di Londra e Liverpool, la *Pacific S. N. Company* e la *Cunard* di Liverpool; in Germania il *Norddeutscher Lloyd* di Brema, l'*Hamburger-Americanischer* e l'*Hamburg-Südamericanischer;* in Francia le *Messageries maritimes* di Marsiglia e la *Compagnie Transatlantique* di Havre; in Italia la *Navigazione italiana* e la *Veloce;* in Ispagna la *Transatlantica,* e via di seguito. Ciascuna di queste grandi amministrazioni compie un certo numero di itinerari marittimi con una regolarità paragonabile a quella delle strade ferrate, e tutti i grandi porti del mondo vedono oggi gli arrivi e le partenze effettuarsi a date fisse, dacchè i viaggi non sono più soggetti alle vicissitudini del commercio e ai capricci dell'atmosfera.

Ciò che soprattutto distingue i servigi marittimi dai terrestri è la maggior libertà di concorrenza. Sulle ferrovie è raro che possa esistere una concorrenza internazionale, ed in ogni caso essa è limitata, per la forza delle cose, a due o tre Stati separati da una sola frontiera. Sul mare la navigazione a lungo corso ammette tutte le bandiere: l'Atlantico, per esempio, è diventato un vasto campo di corsa dove i piroscafi inglesi, tedeschi, francesi, italiani, americani, sovvenzionati o no, sono costantemente in gara. Nulla di più efficace, per abbassare i prezzi ed i noli, di codeste rivalità. Qualunque corrente commerciale è soggetta a variazioni. Se gli affari fra l'antico ed il nuovo mondo si rallentano, la flotta transatlantica non cessa per questo di correre, e il nolo ribassa in ragione della proporzione che esiste fra l'offerta e la

domanda. Se l'attività rinasce nei porti, come allorchè i grani di oltremare debbono venir a colmare le fallanze dei raccolti europei, alle linee regolari si aggiungono immediatamente tutti i vapori disponibili, tutti i velieri in cerca di carico, ed il rialzo dei noli si trova subito paralizzato. Così, vivificato dalla concorrenza, questo mirabile meccanismo è arrivato a mettere in comunicazione quotidiana i mercati dei due mondi, che la grande spianata liquida dell'Oceano pareva aver separato per sempre.

In seguito alla pace del 1815, la *marina mercantile* andò lentamente svolgendosi in Italia. Genova, sopra tutti gli altri porti italiani, diede sviluppo alla costruzione navale ed alla navigazione, applicandosi in particolar modo al trasporto dei cereali dal Levante ed ai traffichi con Cadice e Lisbona (1819). Nel 1824 incominciarono i primi viaggi al Plata. Nel 1831 la *Maria Antonietta* di Sebastiano Balduino veleggiò da Genova a Callao, ritornando a Genova dopo 16 mesi di navigazione. G. B. Balduino, con l'*Ottavia,* andò, in quel periodo, pel primo a Calcutta, via del Capo (1840). Agostino Tortello, con la goletta *Sofia*, navigò per quattro anni nei mari indiani, australiani, cinesi e ritornò in Genova, dopo aver percorso ottantasettemila miglia marine (1857). Nino Bixio, mozzo a 13 anni di nave mercantile, naviga nei mari indiani, ove è fatto prigioniero dai Malesi. Dopo la difesa di Roma (1849) fa dapprima i viaggi al Plata, arma in seguito il *Goffredo Mameli*, col quale compie pel primo il viaggio diretto dall'Italia all'Australia e scrive col Rossellini le sue *Riflessioni sulla navigazione* (1855), cercando

persuadere gli Italiani a volersi applicare alla navigazione e commerci coll'Estremo Oriente. « Quanto al Mediterraneo, scrive il Bixio — al quale i ricordi storici destavano nell'animo alti sensi patriottici — è naturalmente nostro; lo è stato e lo sarà ». I suoi concetti commerciali e marittimi cercò attuare col *Maddaloni*; ma non gli arrise la sorte

Giuseppe Garibaldi, di famiglia marinara, scrive di suo padre: « da giovane aver servito sui bastimenti di mio avo; più tardi aveva comandato bastimenti proprî » (*Memorie*, Cap. I). Il primo viaggio di Garibaldi è sulla *Costanza* per Odessa; poi con la *S. Reparata* da Nizza a Roma e sul brigantino *Enea* a Cagliari. Segue poi una serie di viaggi in Levante, Gibilterra, Canarie, col brigantino *Cortese*. Vari altri viaggi compiè in Levante e specialmente all'Azoff, comandando il brigantino *N. S. delle Grazie*. Condannato a morte nel 1834, naviga sul brick *Union* nel Mar Nero, a Tunisi; quindi da Marsiglia, sul *Nuatonnier*, a Rio Janeiro. Commerciante per qualche tempo con Rossetti a Rio Janeiro, compiè imprese marittime per arditezza meravigliose a difesa degli insorti della Repubblica di Rio Grande contro il Brasile, ed in seguito a difesa di Montevideo contro l'Argentina. Nel primo periodo di questa guerra Garibaldi comanda la flottiglia e poi la legione italiana (1840-47). Dopo la guerra dell'indipendenza (1848-49) Garibaldi va al Perù ove prende il comando della *Carmen*, colla quale nave salpò per Canton con guano, toccò Amoy, andò a Manilla, e si recò all'Australia e di là a Callao (1852-53). Ripartito dal Perù per un viaggio dal Chilì a Boston,

con carico di rame e lana, a New York prende il comando della *Commonwealth* e va a Londra con carico di farina e grano; di là a New Castle, ove carica carbone per Genova. Altri viaggi marittimi Garibaldi compiè sino al 1859, alternandoli con le occupazioni agricole nella sua Caprera, prima di intraprendere le altre ardite spedizioni militari che lo resero sempre più famoso.

Abbiamo creduto opportuno dar qualche cenno degli indicati viaggi, affinchè si vedesse quali erano le navigazioni che si compievano dagli Italiani nella prima metà del secolo scorso. Conviene aggiungere che l'attuazione delle massime di libero scambio per mezzo di trattati di navigazione e commercio con le maggiori potenze, per opera di Camillo Cavour, e la guerra di Crimea, diedero un vigoroso impulso ai commerci ed alla navigazione. La costruzione navale, sotto la vigilanza severa del *Bureau Veritas*, andava perfezionandosi nei cantieri liguri, fra i quali i più attivi erano quelli di Sestri e di Varazze. Le navi italiane eseguivano i trasporti per estere nazioni, e specialmente per l'Inghilterra, visitando tutti i principali porti del mondo. La navigazione a vela aveva assunto un largo sviluppo in Italia, quando venne ad arrestarlo quello della navigazione a vapore. Tra il 1850 ed il 1870 la marina a vela conseguì larghi guadagni; da quell'anno incomincia un periodo di gran decadenza ed ora altro ne segue di trasformazione, costruendosi nei nostri cantieri velieri di acciaio, più leggieri, più rapidi e che consentono maggior spazio al carico.

La seguente tabella, che dà il numero e, in migliaia di tonnellate, il tonnellaggio delle navi

mercantili, distinte in velieri e vapori, dei vari paesi, dà modo di farsi un'idea della importanza e, fino ad un certo punto (osservando il vario rapporto fra il numero dei velieri e quello dei vapori, e fra il numero delle navi sia velieri sia vapori e il loro tonnellaggio complessivo), anche della varia struttura della loro marina mercantile.

PAESI	VELIERI		VAPORI		TOTALE	
	Numero	Tonnell.te	Numero	Tonnell.te	Numero	Tonnell.te
Gran Bretagna (1901)	10572	1990.6	9484	7618.0	20056	9608.0
Colonie Britanniche (1901)	11499	940.5	3798	572.4	15297	1512.9
Francia (1901)	14393	564.4	1299	546.5	15692	1110.9
Germania (1902)	2493	594.3	1390	1347.2	3883	1841.5
Austria-Ungheria (1901)	12713	53.5	215	226.7	12928	280.2
Belgio (1902)	5	0.8	68	105.3	73	106.1
Italia (1901)	5511	568.1	446	376.8	5957	945.9
Spagna (1902)	602	100.8	498	459.7	1100	560.5
Portogallo (1902)	238	56.5	44	29.4	282	85.9
Paesi Bassi (1902)	417	213.4	235	867.9	652	1081.3
Danimarca (1901)	3017	146.9	483	247.3	3500	394.2
Svezia e Norvegia (1902)	5445	935.9	1223	531.1	6668	1467.0
Russia (1901)	2293	269.4	745	364.3	3038	633.8
Rumenia (1902)	319	59.2	72	16.1	391	75.4
Grecia (1901)	925	181.4	150	139.1	1075	320.5
Turchia (1901)	916	176.8	107	58.8	1023	235.6
Stati Uniti (1901)	16643	2603.2	7414	2920.1	24057	5523.3
Giappone (1902)	3850	320.5	1321	543.2	4171 (1)	863.7

§ 21. Navigazione a vapore.

La navigazione a vapore andò sempre estendendosi da 50 anni presso le principali nazioni marittime, tendendo a sostituirsi totalmente alla navigazione a vela. In Italia i primi piroscafi che fecero viaggi lungo la penisola furono quelli della Società fluviale lombarda, della Società

(1) Queste sono le navi di costruzione europea. La marina mercantile giapponese conta inoltre 911 navi di costruzione giapponese, di cui è incerto il tonnellaggio.

napolitana e della Mediterranea di Raffaele Rubattino. Mentre però i porti italiani erano lenti nell'adottar la navigazione a vapore, Marsiglia andava formando numerose Compagnie, e Trieste fondava la Società del *Lloyd*, che si applicava di preferenza ai traffichi del Levante. Gli armatori italiani, avvezzi ad ottener lucri dai viaggi dei velieri, entrarono tardi ed a malincuore nelle vie tracciate dalle altre nazioni, ed i primi tentativi di grandi società, quali furono la *Transatlantica* ed il *Lloyd italiano*, riuscirono a male. Intanto la *Peninsular and Oriental Company* di Londra, che ha già un mezzo secolo di vita, estendeva le sue corse al Mediterraneo, compieva il traffico attraverso l'Egitto, e da Suez ed Aden spingeva i suoi piroscafi alle Indie, alla Cina, al Giappone. Le *Messageries maritimes*, con sede a Parigi e porto di armamento a Marsiglia, seguirono lo stesso obbiettivo. La Società Rubattino seguì l'esempio con la linea di Alessandria e, aperto il canale di Suez, con quella di Bombay e Batavia, mentre Tagliavia e Florio avevano linee col Levante e coll'America del Nord. Creata, con la fusione delle Compagnie Rubattino e Florio, la *Navigazione generale italiana* — sede a Roma, porto di armamento Genova — questa stabilì linee dirette coll'Estremo Oriente.

Oltre queste linee, sono annoverate, fra le più note: la *Compagnia transatlantica di Barcellona*, la *Norddeutscher* di Brema, il *Lloyd Austro-Ungarico* di Trieste; la *Compagnia russa di navigazione e commercio*, la *British India* di Londra, le linee *Holt*, *Skinner*, *Clam* pel tè della Cina; l'*Euphrate and Tigris River C.*, la *Irawaddy steam flottilla*, l'*Asiatic steam* di Calcutta, l'*Orient line*

di Londra, la *Sloman linie* di Amburgo, la *Stoomwart Maatschappj* Amsterdam-Genova-Batavia, che gareggia con il *Rotterdamscher Lloyd;* sono pure olandesi la *Java* e l'*Insulinde.* Nel Pacifico si hanno la *Pacific mail,* l'*Oriental and Occidental,* la *China merchants,* la *Canadian,* l'*Oceania,* l'*Union, Japon mail, Pacific mail* e le Compagnie messicane. Nell'Atlantico sono numerosissime le Compagnie di navigazione a vapore, e fra queste le più antiche le *Cunard* (Liverpool), la *Gujon,* l'*Imman,* la *White star line,* l'*Anchorline,* la *Compagnie générale transatlantique* (Havre), la *Red star line* (Anversa, Nuova York), *Allan line, Dominion line.*

Gli Italiani già da vari anni stabilirono linee di navigazione a vapore fra i porti della penisola e l'America. Precursori di tali navigazioni furono Lavarello, Piaggio, Florio, ed in seguito le compierono le Società Piaggio, la *Veloce;* e la *Compagnia generale Holt* di Liverpool adotta per la prima la macchina *compound* (1865), mediante la quale, mantenendo una velocità regolare, si diminuì fortemente il consumo di carbone per ora e per cavallo. L'apertura del canale di Suez (1870) ridusse la distanza fra l'Inghilterra e Bombay da miglia 10.850 a 6.300 e quella sino a Hong-Kong da 13.160 a 9.690. La nuova via venne seguìta con sempre crescente favore, e mentre nel 1870 avevano passato il canale 486 navi con tonn. 437.000, lo passavano nel 1888, navi 3440 con 6.641.000 tonnellate! Del canale si giovarono principalmente gli Inglesi, i quali hanno commerci ed industrie meglio organati, così in Inghilterra come in India, Cina ed Australia; hanno capitali più abbondanti, carichi completi tanto

all'andata quanto al ritorno, per cui l'onere delle tasse di passaggio del canale è meno sentito, mentre grava i piroscafi delle nazioni che non possono contare su carichi regolari e compiuti. Il canale di Suez concorse a svolgere la marina a vapore che sola può profittarne, danneggiando sempre più quella a vela che non può giovarsene.

La regolarità e la periodicità delle partenze e degli arrivi dei piroscafi celeri costituì un beneficio immenso pel commercio, come per i Governi, specialmente per quelli che avevano colonie, e divenne un assoluto bisogno per le popolazioni. Ma questa regolarità nella partenza, nei celeri viaggi e negli arrivi era difficile a mantenersi, onerosa e costosa. Di qua l'origine delle linee sovvenzionate dai Governi, delle quali diede per la prima l'esempio l'Inghilterra, seguìta tosto dalla Francia, dalla Germania, dall'Italia, dalla Russia e da altre nazioni. Il sussidio si diede a miglio marino di corso, e si cercò di giustificarlo col *servizio postale,* mentre lo scopo vero quello si era di impadronirsi dei principali rami di traffico. Le discussioni teoretiche hanno, in tale materia, ceduto all'esempio delle attuazioni pratiche, ed una nazione marittima, che voglia contare qualche cosa nella navigazione e nei commerci, non potrà — per quanto esso sia oneroso — abbandonare un tale sistema.

La sovvenzione opportunamente commisurata, mentre giova a perfezionare il materiale navale e meccanico e conseguire maggiore celerità — bisogno irrefrenabile dei nostri tempi — non danneggia la navigazione a vapore libera, e consente anche che si proseguano le navigazioni

dei velieri in acciaio. Con le macchine a tripla espansione (1887) si è ridotto il consumo del carbone d'un 20 % e già Dennis costruisce macchine a quadrupla espansione, con una pressione di 200 libbre a pollice quadrato, mentre nel 1880 non si giungeva che ad una pressione di 75 libbre a pollice quadrato. Nel 1880 si consumava ancora per cavallo e per ora kg. 0.998; nel 1889 non se ne consumavano più che kg. 0.454. La velocità dei piroscafi si è gradualmente elevata da 12 nodi all'ora nel 1870, a 19 e 20 nodi l'ora nel 1890. Contemporaneamente il prezzo di trasporto, così delle persone come delle merci, è andato sempre diminuendo. Nel 1889 si avevano in Inghilterra 16 piroscafi che avevano una velocità superiore a 19 nodi l'ora, e taluni se ne costruirono che raggiunsero una velocità anche maggiore. Ma la grandissima velocità è oltremodo costosa, e l'esperienza è quella che può indicare sino a qual punto essa possa essere conveniente ad un buon esercizio economico.

Le linee regolari di navigazione a vapore essendo quasi una continuazione delle ferrovie sul mare, era ovvio nascesse il concetto dei servigi terrestri e marittimi cumulativi, come vi hanno pur quelli cumulativi fra le varie Compagnie di navigazione a vapore. Merci e persone possono in tal guisa essere trasferite con agevolezza ai punti più lontani del globo, senza danni e con le maggiori comodità. Giovarono a tale scopo le ferrovie che si vanno ogni dove estendendo e le grandi gallerie che si aprirono attraverso i Pirenei, i Vosgi, le Alpi, i Balcani, il Caucaso e gli Urali. Parvero meraviglie le gallerie che si aprirono attraverso la catena dei Giovi

e poi al Simmering, al Brennero, al Cenisio, al Gottardo, all'Arlberg, alla Pontebba, e che ora si sta aprendo nelle viscere del Sempione. Oramai i lavori delle grandi gallerie non presentano più difficoltà e sono entrati nel campo delle opere ordinarie. Alla ferrovia del Pacifico, che da New York va a S. Francisco, è succeduta la *Canadian* da Quebec a Vancouver; e si parla di eseguire una ferrovia che pel Manitoba vada alla Baia d'Hudson, riducendo ancora le distanze fra Liverpool e l'America. Grandi ferrovie, dello sviluppo complessivo di ben 8.000 chilometri, ha eseguito in Asia la Russia, che dal Caspio si è inoltrata a Mesce e spinge i binarî verso l'Afganistan per congiungersi con le ferrovie indiane, e ha ormai compiuta la gigantesca opera della ferrovia transiberiana, per cui verrà collegato l'Estremo Oriente all'Europa. Di tempo in tempo si ritorna a discutere il progetto della ferrovia dell'Eufrate e di quella attraverso il Sudan francese, mentre se ne eseguiscono al Senegal, al Congo, al Capo ed in molte altre colonie. Si progettano intanto tagli d'istmi, aperture di nuovi canali ed ingrandimento degli antichi. La grand'opera del taglio dell'istmo di Davieu, già da tempo solcato da una ferrovia che va da Colon a Panamà, dopo aver cagionato la spesa di un mezzo miliardo, venne sospesa malgrado la ferrea volontà del Lesseps, che si infranse contro le roccie della Culebra e le difficoltà create dalla Borsa di Parigi. Il canale di Corinto (della lunghezza di 6.3 chilometri) fu aperto all'esercizio il 6 agosto 1893, e mentre si escogitano nuovi mezzi per continuare i lavori a Panamà, gli Stati Uniti mirano ad eseguire altre comunicazioni o pel lago di Nicaragua

o per Talmutepee, mentre più volte si è discusso il taglio, che dovrebbe effettuarsi a Krà, dell'istmo di Malacca. La comunicazione sottomarina e tubulare sul fondo del mare fra Douvres e Calais fu compiuta, e la Francia eseguirà il canale del Rodano a Marsiglia, allargando e rendendo talmente agevole quello del *Midi*, da non avere più mestiere, per mantenere le comunicazioni fra i porti del Nord sull'Oceano con quelli del Mediterraneo, di dover passare sotto il cannone di Gibilterra.

Nello intento di rendere meno penoso il brusco passaggio dagli antichi ai nuovi metodi di navigazione e tener fronte all'irrompente concorrenza marittima dell'Inghilterra, Francia ed Italia, in seguito ad inchiesta sulle condizioni della marina mercantile, si indussero ad attribuir premio sia alla costruzione delle navi, come al loro percorso, sgravando l'industria marittima di alcuni fra i molti gravami che su di essa pesavano.

Questi provvedimenti furono dichiarati nocivi ed inutili dagli uni, utilissimi dagli altri. Non si può disconoscere che tali compensi hanno apportato un qualche utile, impedendo la totale distruzione della marineria e dando luogo alla costruzione in paese di velieri in acciaio ed anche di qualche piroscafo.

§ 22. I porti moderni.

La trasformazione del materiale marittimo e la necessità di eseguire prontamente e regolarmente le operazioni commerciali richiedono la trasformazione, l'adattamento e l'arredamento dei porti. Questi, che da prima erano più che altro semplici ricoveri di navi, sono ora divenuti veri *opifici commerciali*, e l'arte ha dovuto

soddisfare ad una serie di bisogni non prima avvertiti.

Il porto moderno deve aver facile accesso, possedere buoni fari, un servizio diligente di piloti, stabilimenti contumaciali per le persone e per le merci; deve avere acque profonde e tranquille, buon fondale, facile ormeggio; deve possedere ampie calate e porti da sbarco, muniti di grue a vapore od idrauliche, di binarî, di ferrovie, di piani caricatori, di tettoie, di capannoni, di magazzini comodi, grandiosi e non costosi. Le operazioni di sbarco, imbarco e condizionamento delle merci vogliono essere compiute con tutta agevolezza e senza interruzione, per cui anco nella notte è d'uopo prosegua il lavoro alla luce di lampade elettriche, dovendo i piroscafi compiere il loro lavoro con la maggiore prontezza possibile. Ed invero piroscafi come l'*Umbria* e l'*Etruria* (Cunard) costarono 7.750.000 lire ciascuno, e solamente per interesse ed ammortamento (10 %) importano la spesa di lire 215 al giorno, non tenendo conto delle spese per salari e mantenimento dell'equipaggio; da ciò l'uso del pagamento di somme di regalo, da parte dei capitani, pel più pronto sbarco delle merci.

Deve il porto moderno presentare la maggior sicurezza contro le rapine, i furti, le intemperie e gli incendi; e, quando questi avvengono, aver organismi pronti e sicuri per circoscriverli e spegnerli. Deve del pari aver grandi bacini di carenaggio, scali di alaggio, località adatte pel deposito dei petroli, degli spiriti, delle merci esplodenti, infiammabili ed anche solo moleste o poco igieniche. E per quanto riguarda i petroli, avendosi le *navi-cisterna*, le quali portano una maggior

quantità di merci nette, ed hanno minori spese di involti e recipienti, fu mestieri preparare nei porti i *magazzini-cisterne*, con il qual sistema il maneggio si compie con mezzi pneumatici, con prontezza e poca spesa.

A tutti questi organismi materiali è mestieri corrispondano quelli del personale ed acconci provvedimenti giuridici, amministrativi ed economici. Piloti, custodi, facchini, carrettieri, ferrovieri, spedizionieri e quanti hanno attinenza al servizio portuario debbono essere convenientemente organati e regolati. Le autorità portuarie e doganali debbono conoscere le giuste esigenze del moderno commercio e della navigazione e secondarle imparzialmente, impedendo monopoli e indebite coalizioni, il tutto nell'interesse del bene pubblico. Questo complesso di opere materiali e di organismi personali apporta grandi dispendi ed esige persone adatte a dirigere tale speciale ramo di amministrazione, nel quale l'impreveduto sorge perennemente ed esige pronta e savia soluzione. Basta un capo poco abile d'un porto per mandarne a male o renderne inutili i vantaggi che esso presenta.

I porti aventi un movimento di oltre 1 milione di tonnellate di merci sono, in tutto il mondo, 44, di cui uno (Londra) ha un movimento di 10 a 11 milioni di t., uno (Hong-Kong) di 9 a 10 milioni, tre (in ordine d'importanza: New York, Amburgo, Anversa) di 8 a 9, due (Liverpool, Rotterdam) di 6 a 7, quattro (Shanghai, Marsiglia, Genova, Città del Capo) di 4 a 5, quattro (Lisbona, Buenos Aires, Copenhaguen, Algeri) di 3 a 4, nove (Brema, Melbourne, Sidney, Alessandria, Barcellona, Savannah, Havre, Trieste, Yokohama) di 2 a 3.

§ 23. I porti italiani.

In Italia i principali porti sono, in ordine di importanza, quello di Genova (che nel 1902 ebbe, tra arrivi e partenze, un movimento di oltre 10 milioni di tonnellate di stazza e di 5596 mila tonnellate di merci), di Napoli (8.7 milioni e, rispettivamente, 1211.8 mila t.), di Livorno (3.9 milioni e 1030.5 mila t.), Palermo (3.7 milioni e 614.8 mila t.), di Messina (2.94 milioni e 446 mila t.), di Venezia (2.93 milioni e 1779.1 mila t.), di Catania (2.91 milioni e 587.3 mila t.), di Brindisi (2.34 milioni e 232.1 mila t.).

Il porto di Genova contende valorosamente a quello di Marsiglia il primato fra i porti del Mediterraneo e tutto lascia sperare che in questa gara di preminenza il porto di Genova debba un giorno riportare la vittoria. La differenza nel movimento dei due porti tende a scemare, perchè mentre quello del porto francese è in continua diminuzione, quello del porto italiano è in continuo aumento. Di guisa che non apparisce temeraria la speranza che fra pochi anni il porto di Genova possa togliere a quello di Marsiglia il vanto di essere il primo porto del Mediterraneo (1).

Due cause hanno contribuito a questo risultato. Anzitutto, Genova ha fatto i sacrifizi e gli sforzi necessari per attirarsi il traffico. Essendo state ridotte le sue tariffe internazionali, salvo che per la Francia, nulla ha trascurato per utilizzare e migliorare il suo porto, collegato ormai in modo regolare con New York, Bombay, Calcutta,

---

(1) V. Levy, *Les grands ports de l'Europe*, nella *Revue des Deux Mondes*, 15 luglio 1901.

Singapore, Batavia, Buenos Aires, Montevideo, Veracruz e le Antille. Così, Genova è arrivata a privare la Francia di una parte del suo traffico in cereali, farine, cotoni, olî, vini ed altre derrate, che l'Europa centrale consuma in grandi quantità. Inoltre, Genova approfitta, per forza delle cose, della rivoluzione economica provocata dallo sviluppo delle ferrovie, che han mutato, per così dire, la costituzione geografica del mondo e modificate le correnti commerciali. L'apertura delle gallerie del Brennero, del Cenisio e del Gottardo hanno dischiuso il mercato del Mediterraneo a paesi che una volta ne erano separati da barriere di montagne inaccessibili. La grande corrente commerciale che si diparte dall'Inghilterra, dal nord e dal centro d'Europa per andare, attraverso Suez, ad espandersi fino ai confini dell'Asia, ha una tendenza palese a spostarsi verso l'est. Il traforo del Cenisio è stata la prima tappa che ha dato a Genova sopra Marsiglia il vantaggio di una considerevole riduzione di distanze. Il porto di Genova si è trovato in relazione immediata, per mezzo del bacino superiore del Rodano, col nord della Francia e, per mezzo del Reno, con una parte della Germania. Il traforo del Gottardo migliorò ancora, rispetto a Genova, la situazione. Le merci spedite dall'Inghilterra, dal Belgio, dall'Olanda, dalla Svizzera tedesca e dall'Alsazia-Lorena con destinazione alle coste del Mediterraneo e dell'Asia, evitano la strada di Francia per seguire da Basilea a Genova un itinerario la cui lunghezza non oltrepassa i 532 km., mentre quella città è separata da Marsiglia da una distanza di 773 km. Infine, quando il traforo del Sempione sarà compiuto,

è a prevedersi che esso non solo toglierà alla Francia la clientela della Svizzera, ma provocherà una direzione verso Milano delle provenienze dall'Havre, Rouen, Parigi.

È specialmente la Germania che ha saputo trarre partito dalle nuove vie. Era sua intenzione di invadere il mercato italiano e di rimpiazzarvi la Francia, e vi è riuscita. La Svizzera, che del pari mirava all'Italia, al porto di Genova, ne ha largamente beneficiato.

§ 24. **Emigrazione e colonie.**

La navigazione ricevette un forte impulso dalla emigrazione che copiosissima si riversa ogni anno ai porti per recarsi principalmente nelle due Americhe. Questa corrente migratoria, da principio pressochè inavvertita e quasi trascurata dalle statistiche, andò gradatamente crescendo, specialmente dalla Germania e dall'Inghilterra, dando luogo a ragguardevoli guadagni degli armatori. I Governi cercarono da prima di fermare l'emigrazione pel vieto pregiudizio di misurare la potenza politica ed agricola dal solo numero degli individui. In Italia l'emigrazione cominciò ad attirare l'attenzione del Governo intorno al 1870, iniziandosi la compilazione delle statistiche relative a tale fenomeno e procurando di provvedere alle esigenze igieniche dei trasporti. Mentre l'Inghilterra, la Germania e la Svizzera lasciano piena libertà di emigrazione, la Francia e l'Italia mantengono limitazioni ed impedimenti, quali sono quelli provenienti dalle leggi di leva. L'esperienza ha però in modo non dubbio chiarito che quando uno Stato impone formalità ed ostacoli, non per questo l'emigrazione si arresta, ma si accresce

quella clandestina con sommo vantaggio dei porti che ne profittano.

L'emigrazione, senza essere un bene di per sè, arreca nel complesso buoni frutti. Le popolazioni che crescono più rapidamente dei mezzi di sussistenza ed hanno scarsi capitali ne sentono un temporaneo sollievo. Il commercio, e specialmente quello d'Italia, ricevette grande impulso dalla emigrazione; e senza di essa, certo, sarebbe ancora più meschino il traffico italiano di quello che attualmente è, non superando esso quello del Belgio, che pur non ha che sei milioni di abitanti, mentre l'Italia ne conta più di trenta.

Il fenomeno della emigrazione è uno di quelli che hanno preso in Italia uno sviluppo veramente considerevole. Nel 1901 e 1902 vi sono state 1.064.754 persone che hanno emigrato, superando ogni anno di qualche cosa il mezzo milione. Però, occorre sempre aver presente che quella che può assumere veramente un carattere, diremo così, patologico, è, non veramente la emigrazione meramente temporanea, ma quella propria o permanente; e questa fu nel 1901 di 251.5 mila persone, e nel 1902 di 245.2: cifre sempre rilevanti, che contrastano grandemente con quelle, pur già notevoli, degli anni precedenti, le quali furono talvolta inferiori alla metà di quelle ora riferite. La emigrazione propriamente detta, ossia a tempo indefinito, andò crescendo da 20 mila individui nel 1876 a quasi 200 mila nel 1888, declinando poi fino a 104.7 nel 1890. Nel decennio successivo oscillò fra un minimo di 105.4 mila nel 1894 e un massimo di 183.6 mila nel 1896, toccando poi

il suo più alto punto nel 1901 colla riferita cifra di 251.5 mila. I maggiori contingenti alla emigrazione propria sono dati dagli Abruzzi, dalla Basilicata, dalle Calabrie, dalla Campania e dalle Marche; i più bassi dalla Sardegna, dalla Lombardia, dall'Emilia e dal Veneto. — Considerando la emigrazione sotto il riguardo dei paesi di destinazione si ha che nel 1901 il 4.80 p. 100 dell'emigrazione propria fu verso paesi di Europa, l'1.29 verso l'Africa, il 93.58 verso l'America.

Ma anche altri paesi presentano un movimento emigratorio non trascurabile, che interessa conoscere anche per apprezzare meglio quello italiano. Così, la emigrazione di sudditi britannici dal Regno Unito fu nel 1901 di 171.7 mila, diretti, il maggior numero, verso gli Stati Uniti d'America, e parte verso l'America settentrionale britannica, il Capo di Buona Speranza, l'Australia, la Nuova Zelanda ecc. Ma mentre la emigrazione italiana è in massima parte formata da agricoltori, terraiuoli e braccianti, quella inglese ha in prevalenza l'elemento operaio, ma è formata da molte professioni (possidenti, professionisti, impiegati, bottegai). — Dall'Austria-Ungheria emigrarono, nel 1901, 136.4 mila individui, in prevalenza agricoltori. — La Germania, dopo aver avuto prima del 1893 una emigrazione notevole, che nel 1891 toccò la cifra di 120 mila, vide la sua emigrazione scendere gradatamente a 22 mila nel 1901. — Una emigrazione propria non trascurabile hanno anche la Spagna, il Portogallo, la Svezia, la Norvegia, la Danimarca, la Russia.

La emigrazione è un fatto demografico intimamente collegato anche alla densità e distri-

buzione della popolazione nel territorio, e che, specialmente nel riguardo economico, può riuscire benefico o nocivo secondo le particolari circostanze di tempo e di luogo; ma è indubitabile che esso rappresenta una sottrazione di forze vive, la quale, col volgere degli anni, potrebbe indebolire la compagine demografica di un paese, se le perdite che ne derivano non venissero, in tutto o in parte almeno, risarcite dal numero dei nati, quasi dovunque eccedente quello dei morti. Così, in Italia la emigrazione essendo stata, nel 1901, di 251.5 mila persone e la eccedenza delle nascite sulle morti di 342.7 mila, per ogni 1000 abitanti si ebbero 8.87 emigrati e 10.52 nati in eccedenza dei morti. Facendo un confronto con altri paesi si trova che nell'Irlanda la proporzione degli emigrati è molto più elevata di quella che rappresenta la eccedenza dei nati sui morti, e l'isola si va spopolando. Dopo l'Irlanda, le più forti cifre di emigrazione comparativamente alla popolazione sono date dall'Italia, dalla Norvegia, dalla Scozia, dall'Ungheria, dall' Inghilterra e dall' Austria; ma in tutti questi paesi, a differenza dell'Irlanda, la eccedenza dei nati sui morti supera notevolmente la emigrazione all'estero.

Che le correnti migratorie debbano piuttosto accrescersi che diminuire, lo persuade la circostanza che l'Europa ed il sud-est d'Asia, mentre non raggiungono un settimo della superficie abitabile del globo, hanno i tre quarti della popolazione del mondo, ed i sei settimi dei territori l'altro quarto; si comprende quindi la necessità della emigrazione che attenui questa sproporzione.

L'Italia ha già 104 individui per chilometro quadrato, i quattro quinti del mondo non hanno un abitante per chilometro quadrato. Anche le razze nera e gialla tendono a diffondersi nei territori più adatti. Ad Haiti la razza nera è predominante; lo diverrebbe alla Guadalupa, Martinica e Giamaica, quando non si avessero continue immigrazioni di Bianchi. I Lapponesi e gli Esquimesi sono i rappresentanti delle razze gialle nelle terre antiche; i Cinesi e i Polinesi in Australia, nelle Indie, isole della Sonda e Madagascar. Solo l'esperienza può chiarire in quali territori le varie razze possono meglio prosperare; e mentre la Francia avrebbe avuto colonie prospere alla Nuova Scozia e Canadà, non potrà averle, almeno di propria razza, alla Gujana, al Gabon, al Senegal ed in generale nei paesi caldi. Gli Italiani si sono assai bene acclimatati nell'America settentrionale e meridionale, dimostrando una speciale attitudine colonizzatrice nell'Algeria e nella Tunisia. Anche nei paesi nei quali la razza trova condizioni omogenee è mestieri un certo periodo di adattamento; da prima la mortalità supera le nascite, poi la equipara, infine ne è superata, il che segna la vittoria sull'ambiente. Triste spettacolo è quello della distruzione, che ha luogo in certe colonie, degli indigeni, nel che così gli Anglo-Sassoni come gli Spagnuoli hanno una vergognosa preminenza. I Pelli-rosse in poco più d'un secolo sono quasi del tutto scomparsi; gli Indii dell'Argentina e dell'Uruguay vanno scomparendo. I nativi delle Sandwich, in un secolo, scesero da 300 mila a 50 mila, quelli di Tahiti da 240 mila a 7 mila; alla Nuova Zelanda da 500 mila a

30 mila. L'ultimo dei Tasmaniani morì nel 1878. Si vuole spiegare il fatto come un'inevitabile fatalità naturale; ma non vi è dubbio che i crudeli trattamenti e lo stato di soggezione nel quale sono tenuti gli indigeni hanno larga parte in tali distruzioni. Il fattore, dal quale la colonizzazione deve attendersi migliori risultati, si è l'incrocio delle razze. In Algeria si opposero a tale fatto le idee religiose; negli Stati Uniti i pregiudizi di razza. I meticci rendono più facile l'adattamento e presentano le qualità delle due razze. Nell'Africa australe il Grigna è prodotto dalla razza olandese ed ottentota, ed il Zulu emerse dall'incrocio degli Arabi coi Neri. Gli Inglesi non possono propagarsi in India, ma il meticcio di padre inglese e madre indigena ha eccellenti qualità di adattamento.

Di questi meticci, chiamati *Erer-Asiani*, se ne ha circa centomila in India, e vi si vanno rapidamente moltiplicando. A Malacca si hanno i meticci portoghesi; alle Filippine quelli degli Spagnuoli; e nelle isole della Sonda quelli degli Olandesi. In Guinea i discendenti della famiglia portoghese De-Sonza hanno il dominio commerciale della regione. Il Messico ha due terzi di popolazione meticcia; i Mosquitos del Nicaragua provengono da Indiani e da Neri; i Cafuros del Brasile da Neri ed indigeni. Solo gli incroci di razza possono rendere forti e durevoli i vincoli fra la madrepatria e la colonia. Appunto perchè di razza mista, il popolo inglese, formato da Angli, Sassoni, Danesi, Normanni, si rivela il più adatto a colonizzare. Anch'esso commise crudeltà ed errori; ma, addottrinato dall'esperienza, regge l'immenso suo impero coloniale

con avveduta mitezza e con vigilante tolleranza, procurando la maggior prosperità dei coloni mediante lo sviluppo dell'agricoltura e del commercio. Mediante le linee di navigazione a vapore e le colonie, l'Inghilterra si è impadronita delle principali vie commerciali del mondo, che essa domina con una non interrotta serie di fortezze e di presidî pronti a rintuzzare le velleità di chi volesse turbare i suoi traffici. La via marittima dall' Inghilterra al Canadà è tutelata dal porto di Halifax nella Nuova Scozia, nel quale staziona una squadra con forte presidio. Sulla via commerciale dall'Inghilterra alle Antille, alla Gujana, si trovano i punti fortificati delle Bermude, ove è guarnigione ed una squadra, e le fortificazioni di Bahama, Giamaica, Antigna. La via commerciale per le Indie e per l'Estremo Oriente, ha la tutela di Gibilterra, Malta, Cipro, l'Egitto, Perim, Aden e delle fortificazioni di Bombay, Comorin, Trincomalè in Ceylan, di Rangun alle foci dell'Irawaddi, di Tenasserim, di Singapore, di Hong-Kong e Port Hamilton nei mari di Cina e Corea. Sei stazioni navali garantiscono la via del Capo, e cioè Sierra Leona, Ascensione, Sant'Elena, il Capo e Porto Luigi o Maurizio. La via del Capo Horn, o dello stretto di Magellano, è resa sicura dai presidî della Falkland, di Levnka nelle Figi e del gran porto di Sidney. Così, malgrado la sua vastità, l'impero coloniale inglese è mirabilmente collegato, organato e tutelato contro ogni possibile evenienza. Ciò che poi caratterizza la saviezza del Governo britannico si è la varietà delle istituzioni politiche, adatte alle speciali condizioni delle popolazioni, il rispetto alle loro leggi,

tradizioni ed usi e le successive condizioni di maggiore indipendenza fatte a quelle regioni che, come il Dominio del Canadà e la Nuova Galles del Sud, si mostrano in grado di saperle apprezzare e farne buon uso. La federazione (1867-73) consentita alle sette provincie del Canadà e della Colombia fu il mezzo più sicuro per impedire che questa immensa regione, 28 volte più grande della Gran Bretagna, possa essere un giorno assorbita dagli Stati Uniti. Si parlò di costituire altra simile federazione nell'Africa australe, ma essa è difficile di fronte allo spirito d'indipendenza dell'elemento olandese che domina nell'Orange e nel Transvaal; meglio ciò riuscì in Australia, colla costituzione della *Commonwealth of Australia*, tanto più di fronte all'estendersi dei Francesi e dei Tedeschi negli arcipelaghi dei mari australi.

Le colonie contribuiscono largamente all'estensione del commercio inglese; e la madrepatria ricambia alle colonie quei prodotti industriali che esse non potrebbero produrre ugualmente bene ed a buon mercato. Grandi quantità di zucchero si esporta da Maurizio, dal Queensland, dalle Figi, dalla Gujana. Il caffè proviene principalmente dalle Antille; il cotone indiano e del Queensland rivaleggia con quello d'America. L'Inghilterra importa lana dall'Australia, dalla Nuova Zelanda e dal Capo. Enormi quantità di frumento dànno l'Australia e il Canadà. A lor volta le colonie consumano una folla di oggetti di manifattura inglese, meccanismi d'ogni fatta, strumenti agricoli e quanto è richiesto dai servizi ferroviari ed elettrici.

Le colonie concorrono per una buona metà

a costituire il commercio che l'Inghilterra ha con l'intero mondo, e nessun tributo che fosse ad essa stato imposto avrebbe potuto dare a questo Stato i lauti guadagni che con reciproco vantaggio loro assicura il commercio.

La Francia, che aveva perduto alla fine delle guerre napoleoniche quasi tutte le sue colonie, con la conquista dell'Algeria preludiò al suo nuovo movimento coloniale. Il Gabon veniva esteso sino all'Ogovè, acquistate le isole Marchesi e Tahiti. Sotto il secondo impero la Nuova Caledonia (1853) e le Ponmotie (1859) nei mari australi; l'estensione del Senegal sino a Segù; i protettorati della Cocincina, dell'Annam, del Cambodge accrescevano il numero dei possedimenti coloniali francesi. La Repubblica si estendeva maggiormente nella Cocincina (1874), proclamava il protettorato di Tunisi (1885), compieva la conquista del Tonchino (1886) ed otteneva una vasta estensione di territorio (1886) in Africa, cui si dà il nome di Congo francese.

L'esempio dell'Inghilterra stimola la Francia e la rende desiderosa di nuovi acquisti coloniali. Gravi appunti vennero fatti ai metodi pedanteschi, poco pratici e burocratici, con i quali la Francia pretende reggere le sue colonie. I recenti studi fatti da chiari economisti francesi su questo argomento (Leroy-Beaulieu, Lanessan, Vignon, ecc.) fanno sperare che essa si allontanerà da quei sistemi, che l'esperienza ha dimostrato fallaci e dannosi. La Francia trova poi un ostacolo alla colonizzazione, nella sua scarsa natalità e nella limitata emigrazione. Queste circostanze spiegano abbastanza perchè, mentre la Gujana olandese ed inglese veggono

crescere la loro popolazione, quella della Gujana francese rimane stazionaria.

Gioverà, per l'importanza che i possedimenti coloniali hanno per il commercio, raccogliere qui in breve spazio le principali notizie intorno ai possedimenti coloniali e dipendenze dei principali Stati:

INGHILTERRA. Nel Mediterraneo: Gibilterra; Malta (323 kmq.; 186.3 mila ab.); Cipro (9282 kmq.; 237 mila ab.); in complesso, in *Europa*, 9616 kmq.; 450.8 mila ab.; — nell'*Asia:* l'Impero Indiano (4.86 milioni di kmq.; 295.2 milioni di ab.); Ceylan; Maldive, protettorato; Straits Settlements; isola di Christmas; isole di Keeling; protettorati malesi; Borneo settentrionale; Labuan; sultanati di Brunei e di Sarawak, protetti; Hong-Kong; Wei-Hai-Wei; isole di Barein, prot.; in complesso, nell'Asia: 5.218.200 kmq.; 301.4 milioni di ab.; — nell'Africa: Gambia; Sierra Leone; Costa d'oro; Lagos con Yoruba; Nigeria (875 mila kmq.; 24 milioni di ab.); costa dei Somali: protettorati dell'Africa orientale, dell'Uganda, di Zanzibar; colonia del Capo; Basutoland; protettorato dei Besciuani; Rodesia; protettorato dell'Africa centrale britannica; Natal; colonia di Orange; Transvaal; in complesso, nell'Africa: 5.213.130 kmq.; 40.7 milioni di ab.; — nell'*America:* il Dominio del Canadà; Terranuova; Labrador, dipendenza; Honduras britannica; isole di Bahama; Giamaica; isole del Vento; Barbada; Trinità e Tobago; Sombrero; Guyana britannica; in complesso, nell'America: 10.015.700 kmq.; 7.4 milioni di ab.; — nel *mare del Sud:* Stati Uniti di Australia (7.929.014 kmq.; 4.3 milioni di ab.); Nuova Zelanda e dipendenze (270.9 mila kmq.,

4.3 milioni di ab.); isole Fiji; isola Rotumah; isole Tonga, Johnston, Fanning, dell'Unione, Phenix, Gilbert, Ellice, Salomon, Santa-Cruz, Tucopia, Ducie, Pitcairn; in complesso, nel mare del Sud: 8.258.000 kmq.; 5 $^1/_2$ milioni di ab.; — nell'*Oceano indiano:* isola Maurizio; Rodriguez, Cargados, Amirantes, Aldabra, Tchagos ecc., dipendenze; Seychelles; in complesso, nell'Oceano indiano: 2.812 kmq.; 395 mila abitanti; — nell'*Atlantico:* Bermudes; Ascensione; Sant'Elena; Tristan da Cunha; isole Falkland; in complesso, nell'Atlantico: 12.9 mila kmq.; 29.9 mila ab. — E così, un impero coloniale di 28.7 milioni di kmq. (oltre $^1/_4$ della superficie arida della Terra) e di 355.461.9 milioni di ab.).

Francia. Nell'*Africa:* Algeria (800 mila kmq.; 4.8 milioni di ab.); Tunisia, protettorato (99.6 mila kmq.; 1.9 milioni di ab.); Africa occidentale francese (Senegal; territori della Senegambia e del Niger; Guinea francese; Costa dell'Avorio; Dahomey e dipendenze); Congo francese (3 milioni di kmq.; 10 milioni di ab.); costa francese dei Somali e dipendenze; in complesso, nell'Africa: 20.4 milioni di ab. (superficie incerta); — nell'*Asia:* Stabilimenti dell'India (Chandernagor, Karikal, Mahé, Pondichéry, Yanaon); Indocina francese (663 mila kmq.; 17.8 milioni di ab.), comprendente: la Cocincina, il Cambodge, l'Annam, il Laos, il Tonchino; in complesso, nell'Asia: 663.5 mila kmq.; 18 milioni di ab.; — nell'*America:* Saint-Pierre e Miquelon; Guadalupa (1603 kmq.; 182.1 mila ab.) e dipendenze; la Martinica (988 kmq.; 207 mila ab.); la Guyana francese; in complesso, nell'America: 81.9 mila kmq.; 449.3 mila ab.; — nel *mare del Sud:* la Nuova Cale-

donia e isole Loyalty; isole Wallis, prot.; Futuna e Alofi, prot.; Stabilimenti in Oceania (Taiti e isole Sottovento, isole Marchesi, Tuamotu, Gambier, Tubuai), isola Clipperton; in complesso. nel mare del Sud: 24.2 mila kmq.; 89 mila ab.; — nell'*Oceano indiano:* le isole della Riunione (1980 kmq.; 173.1 mila ab.); Mayotte; is. Comores prot., Madagascar (591.9 mila kmq.; 2.5 milioni di ab.); isole San Paolo, Nuova Amsterdam, Kerguelen; in complesso, nell'Oceano indiano: 599.4 mila kmq.; 2.7 milioni di ab. — E così un impero coloniale di 46.6 milioni di abitanti (superficie incerta).

Paesi Bassi: Indie orientali (1.915.417 kmq.; 38 milioni di ab.), comprendenti: Giava e Madura (131.5 mila kmq.; 28.7 milioni di ab.); Possedimenti esterni (1.783.909 kmq.; 9.2 milioni di ab.); Sumatra meridionale (82.3 mila kmq.; 1.5 milioni di ab.); Benkoelen, distretti di Lampong, Palembang, Sumatra orientale, Borneo occidentale orientale e meridionale, Celebes ecc.; — Indie occidentali (130.2 mila kmq.; 133.3 mila ab.), comprendenti i governi di Curaçao (1130 kmq.; 52.3 mila ab.) e di Surinam (129.1 mila kmq.; 81 mila ab.); e così un impero coloniale di 2.045.647 kmq., e 38.1 milioni di ab.).

Germania. Nell'*Africa:* Togo (87.2 mila kmq., 2 milioni di ab.); Camerun (493.6 mila kmq.; 3.5 milioni di ab.); Africa occidentale del Sud tedesca; Africa orientale; in complesso. nell'Africa: 2.352.860 kmq.; 11.8 milioni di ab.); — nel *Pacifico:* Nuova Guinea (240.8 mila kmq.; 401 mila ab.), comprendente: la Terra dell'Imperatore Guglielmo, l'arcipelago Bismarck e le isole Salomone (57.1 mila kmq.; 250 mila ab.), le isole

Caroline (1450 kmq.; 39 mila ab.) e le Marianne (626 kmq.; 1.9 mila ab.); le isole Marshall e le isole Samoa; in complesso, nel Pacifico: 243.8 mila kmq.; 449 mila ab.; — e così (compreso il territorio di Kiaotcin preso in affitto dalla Cina) un impero coloniale di 2.597.180 kmq. e di 12.4 milioni di ab.

Spagna. Del suo immenso impero coloniale rimangono alla Spagna: Fernando Po (1998 kmq., 20.7 mila ab.); la dipendenza di Annobon; Rio Muni; Rio de Oro; in complesso: 216.2 mila kmq., con popolazione incerta che non arriva a 1 $^1/_2$ milioni.

Portogallo. Nell'*Africa:* isole del Capo Verde (3581 kmq.; 147.4 mila ab.); Guinea (37 mila kmq.; 200 mila ab.); Isole di San Tomaso e del Principe; Angola (1.345.466 kmq.; 1.5 milioni di ab.); Stato dell'Africa orientale (768.7 mila kmq.; 3.1 milioni di ab.; in complesso, nell'Africa: 2.126.130 kmq.; 5 milioni di ab.); — nell'*Asia:* l'India portoghese (3658 kmq.; 572.2 mila ab.), comprendente Goa (3270 kmq.; 494.8 mila ab.), Damao e Diu; Macao (12 kmq.; 78.6 mila ab.); Timor e Kambing (16.2 mila kmq.; 200 mila ab.); in complesso, nell'Asia: 19.9 mila kmq.; 850.9 mila ab.; e così un impero coloniale di 2.126.130 kmq., con 5.8 milioni di abitanti.

Italia. Sulla costa orientale dell'Africa: la *Colonia Eritrea*, comprendente la zona costiera dal Capo Kasar (18° 2′ lat. N.) al Capo Dumeirah (limite dei possedimenti francesi) e i paesi adiacenti sino alla frontiera dell'Abissinia e alla linea di demarcazione fissata dal protocollo anglo-italiano del 15 aprile 1891. Sup.: 247.3 mila kmq.; pop.: 327.5 mila ab. indigeni;

2014 Europei (censim. del 1899) (1). — Aussa e Paese dei Danakili, protettorati. — Sulla costa dell'Oceano indiano: protettorato sulla parte della penisola dei Somali compresa fra il fiume Giuba e il golfo di Aden, ad eccezione del territorio britannico a nord dell'8° lat. N. e ad ovest del 49° long. E. di Greenwich (protocollo anglo-italiano del 5 maggio 1894). I porti di Brava Merca, Mogadisciù e Uarsceich, appartenenti al sultano di Zanzibar, sono, dal 1° maggio del 1898, posti sotto l'amministrazione della « Società anonima commerciale del Benadir ».

Stati Uniti. Portorico (9314 kmq.; 953.2 mila abitanti); Filippine (296.3 mila kmq.; 7 milioni di ab.); Guam (514 kmq.; 9 mila ab.); isole Samoa (199 kmq.; 4 mila ab.); isole Wake e Johnston (4 kmq.); e così, in complesso, una estensione di 306.3 mila kmq., con 8 milioni di abitanti. Le Filippine ebbero nel 1900 un commercio di 18.7 milioni di dollari alla importazione e di 14.1 alla esportazione (articoli principali: canapa di Manilla, copra, tabacco, pelli, zucchero); — Portorico, nel 1901-02, una esportazione di 12.3 milioni di dollari (art. principali: zucchero, caffè, tabacco, animali, frutti).

---

(1) Sulla Colonia Eritrea vedi: B. Melli, *L'Eritrea dalle sue origini a tutto l'anno 1901*, con Appendice di note geografiche e statistiche, di cenni sul Benadir e sui viaggi di esplorazione, Milano, Hoepli, 1902.

FINE

INDICE DELLE MATERIE